HEFT 19 / BERLIN, 15. SEPTEMBER 1942

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Sieger in 150 Luftkämpfen

Als drittem Soldaten der deutschen Wehrmacht hat der Führer die höchste deutsche Tapferkeitsauszeichnung, das Eichenlaub mit Schwertern und Brillanten zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes, dem Kommodore eines Jagdgeschwaders Major Gordon Gollob nach seinem 150. Luftsieg verliehen PK-Aufnahme Kriegsberichter Heinz (PBZ)

Auftrag: Unterstütz

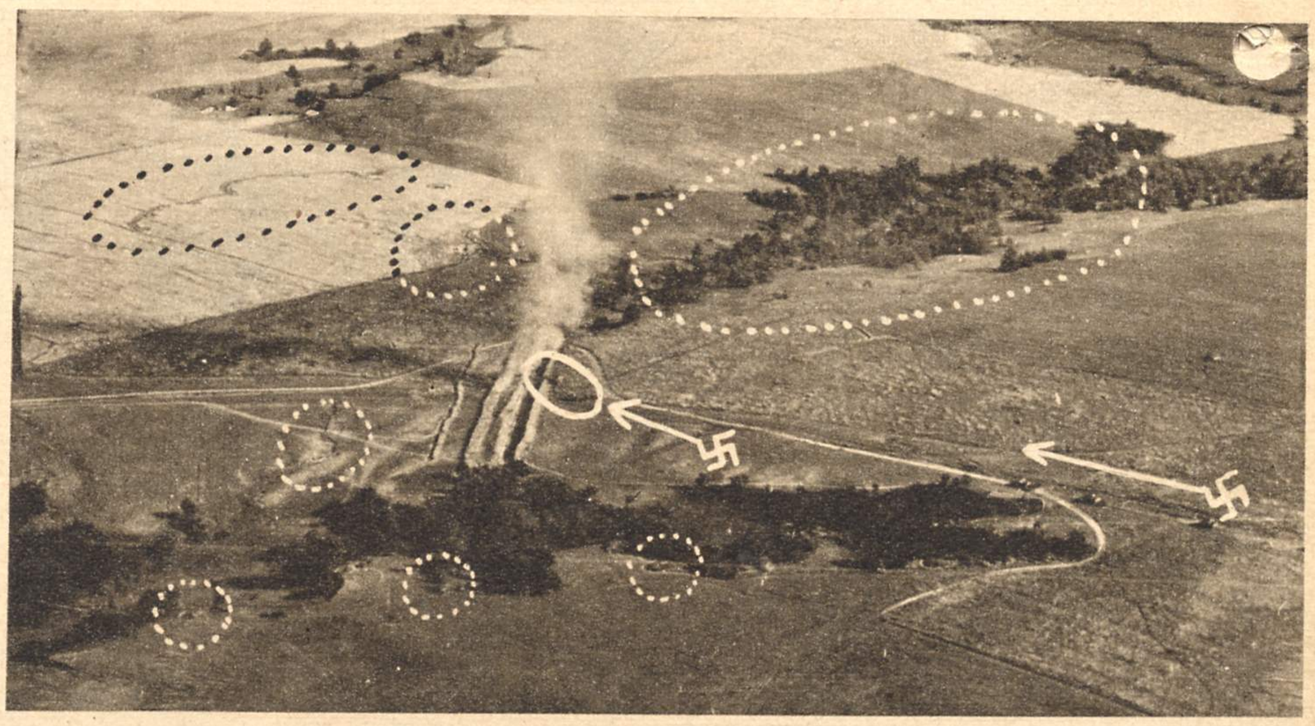
Stukas gegen Panzer- und Fahr

Sonderbericht für den ADLER von

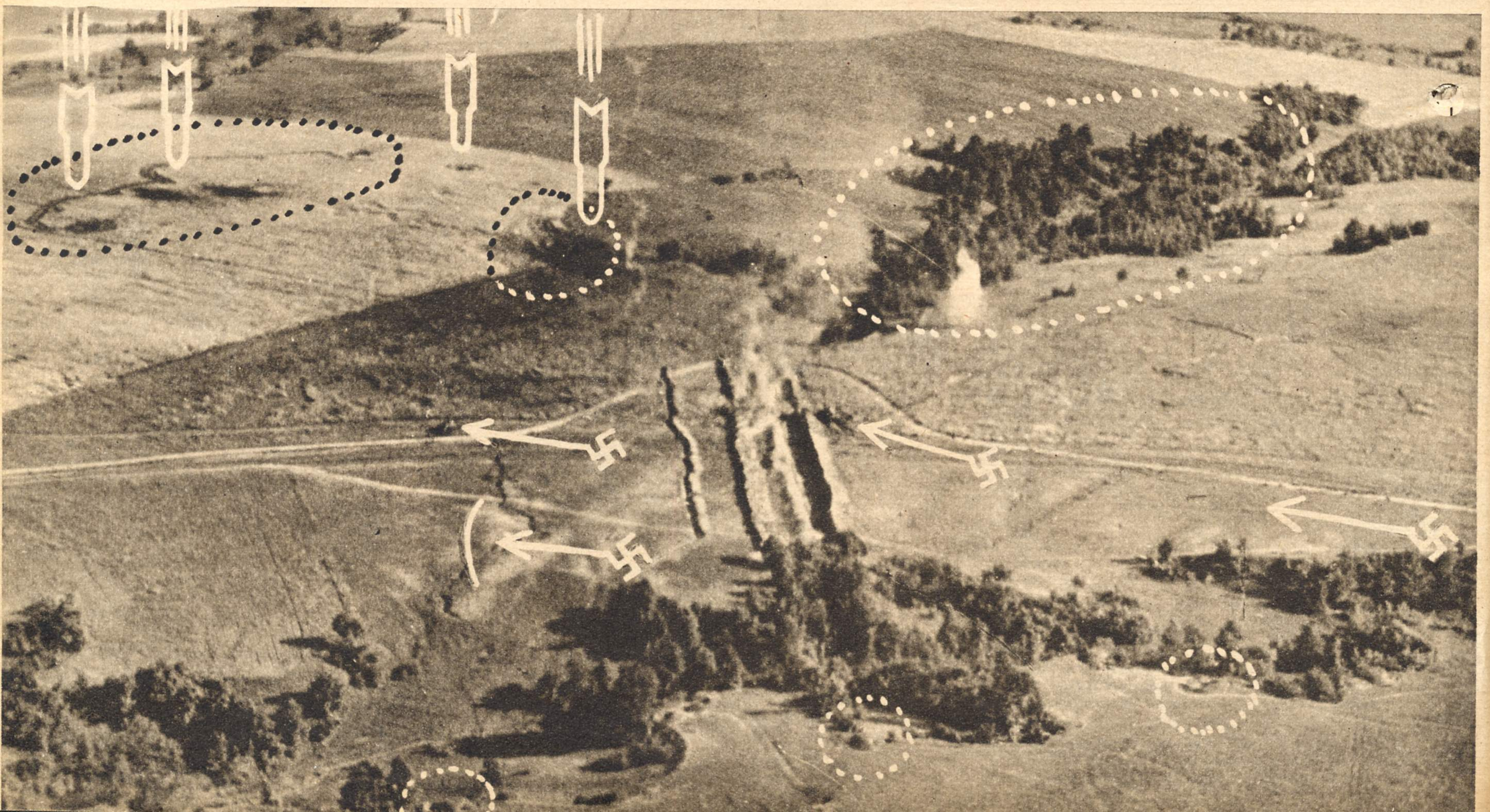
Einer der Staffelkapitäne unserer Stukagruppe, Ritterkreuzträger Oberleutnant Nordmann, gibt den Einsatzbefehl bekannt. Er vollendete an dem Tag, von dessen Einsätzen unsere Bilder berichten, erfolgreich seinen 600. Feindflug

Kaum ein anderer Flieger ist bei den deutschen Soldaten so beliebt und bei den Feinden so gefürchtet wie der Stukaflieger. Kein anderer Flugzeugtyp hat wohl in allen Feldzügen so unzählige Male an entscheidenden Stellen mitgewirkt wie die Ju 87. Was für Polen, Norwegen, den Westfeldzug, den Balkan und Afrika zutrifft, das gilt in weit höherem Maße noch für den Krieg gegen die Sowjetunion, in dem die Härte der Stukawaffe zu ihrer vollen Entfaltung kommt. Gegen die raffiniert angelegten Feld- und Bunkerstellungen, gegen die gewaltige Panzerwaffe der Sowjets und gegen die für den Nachschub ausschlaggebenden Eisenbahn- und Schiffahrtswege des Feindes wurden unsere Stukas in rollendem Einsatz angesetzt. Unser Bildbericht zeigt Aufnahmen von vier Feindflügen, die an einem Tage von der Stukagruppe des Ritterkreuzträgers Hauptmann Gaßmann durchgeführt wurden — ein besonders anschauliches und fesselndes Beispiel für das Zusammenwirken von Heer und Luftwaffe. Hauptmann Gaßmann ist einer der bewährtesten Kommandeure unserer unermüdlich einsatzbereiten Stukaflieger, der Angriff für Angriff in seiner Ju 87 selbst mitfliegt und seine Staffeln in vorbildlicher Ausnutzung der taktischen Lage zum Angriff führt. Unter seinen Staffelkapitänen verdient der Staffelkapitän der Achten, Ritterkreuzträger Oberleutnant Nordmann, besondere Erwähnung, der zu den erfahrensten deutschen Stukafliegern zählt und bereits mit Erfolg 600 Feindflüge hinter sich gebracht hat. Der Kriegsberichter schildert in seinen Aufnahmen, die in den Brennpunkten des Kampfes entstanden sind, den genauen Verlauf der kurz aufeinander folgenden Einsätze eines solchen heißen Tages im Ringen an der Ostfront

Um 6 Uhr 40 erster Start. Der Auftrag für die neunte Staffel lautete: „Unterstützung der deutschen Panzerspitze.“ „Über dem Ziel flogen wir“ — so erzählt der Kriegsberichter — „erst noch zwei Biegen, um die Lage zu übersehen. Weit auseinandergezogen standen die deutschen Panzer auf einem Feldweg, der durch einen tiefen Panzergraben und hohe Holzhöckerhindernisse gesperrt war. Links und rechts davon ein vermintes ‚Kuschelgelände‘, in dem wir gut ausgebaute Pak- und Bunkerstellungen der Sowjets erkannten. Zwei deutsche Panzer hielten schon vor dem Graben und schossen bei unserem Erscheinen Leuchtzeichen auf feindliche Stellungen, aus denen sie heftiges Feuer erhielten. Sturmpioniere waren dabei, eine Bresche zu schlagen, und hatten einen Teil der Hindernisse in Brand gesetzt (Bild rechts)



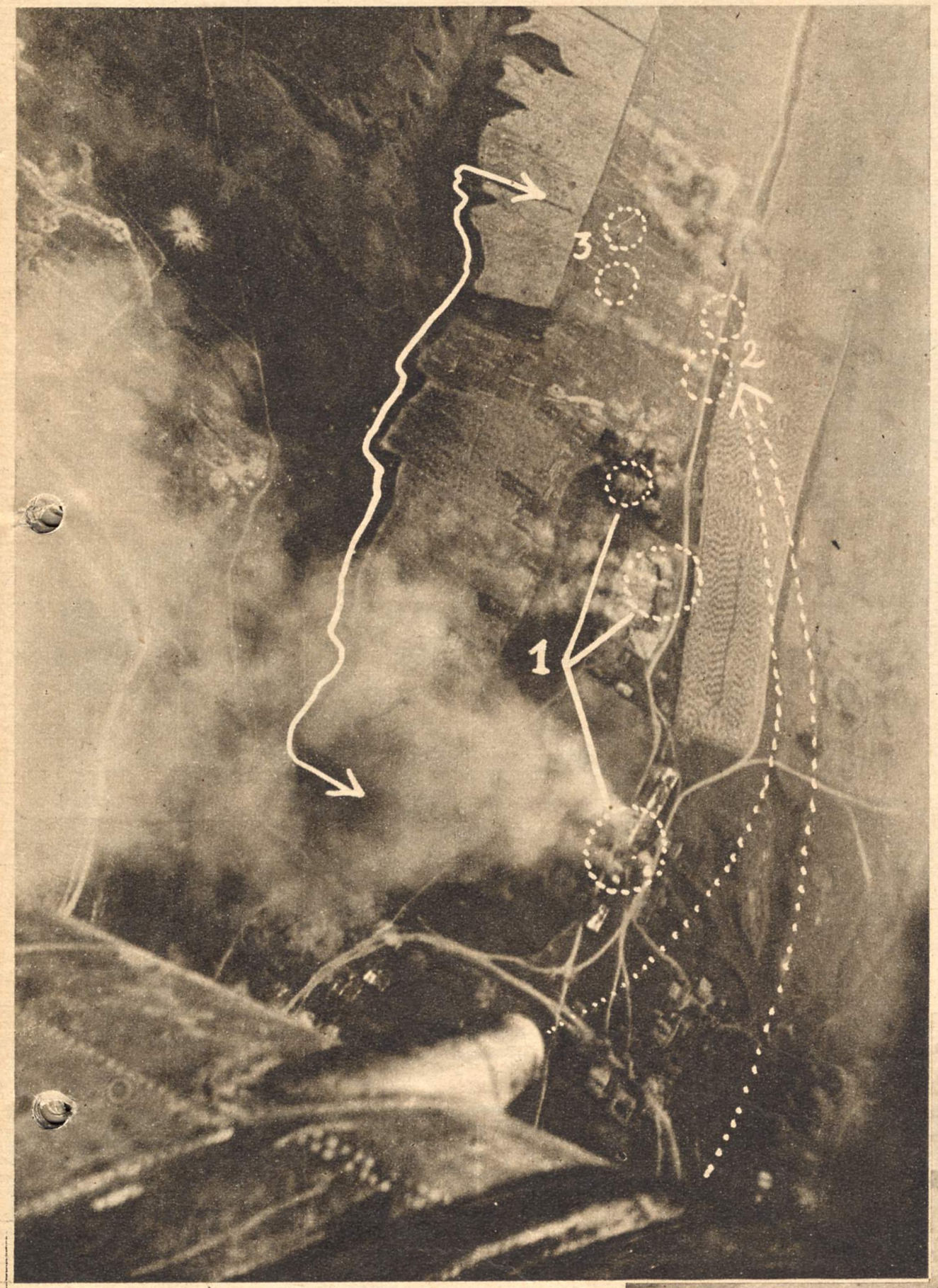
Der Staffelkapitän gab nun den Angriffsbefehl. Einige Bunker erhielten Volltreffer Nach dem dritten Sturz wurden in zweimaligem Schrägangriff die Grabensysteme der Sowjets mit Bordwaffen niedergehalten. In diesem Feuerschutz gelang es den Sturmpionieren, die Bresche zu schlagen. Ein deutscher Panzer rollte sofort vorwärts, die Pioniere nahmen das erste Grabensystem im Sturm (Bild unten) Die Pfeile mit Hakenkreuz bezeichnen deutsche Panzer und Sturmpioniere, die punktierten Kreise die feindlichen Stellungen



ung der Panzerspitze

zeugansammlungen der Sowjets

Kriegsberichter Helmut Grosse

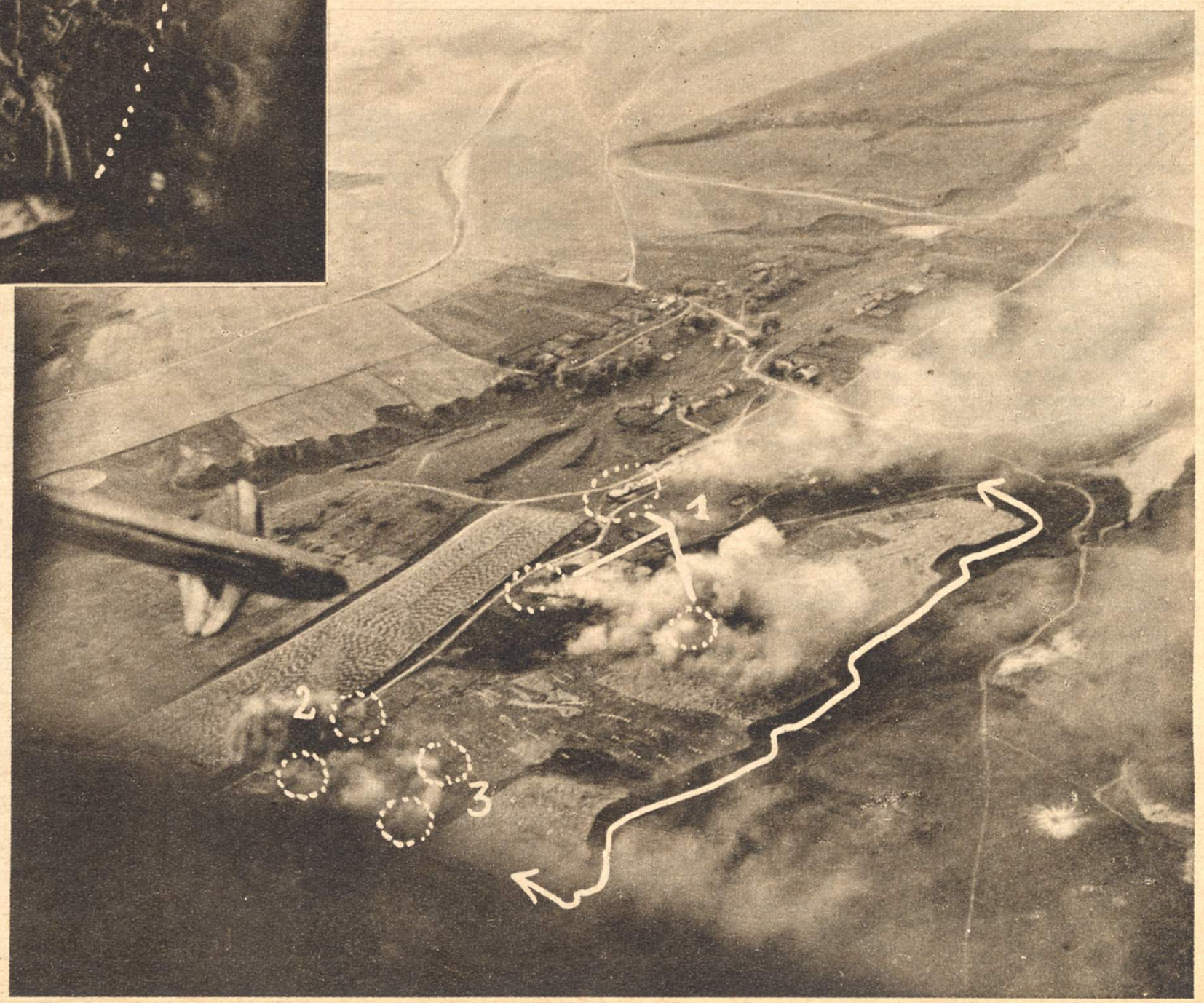


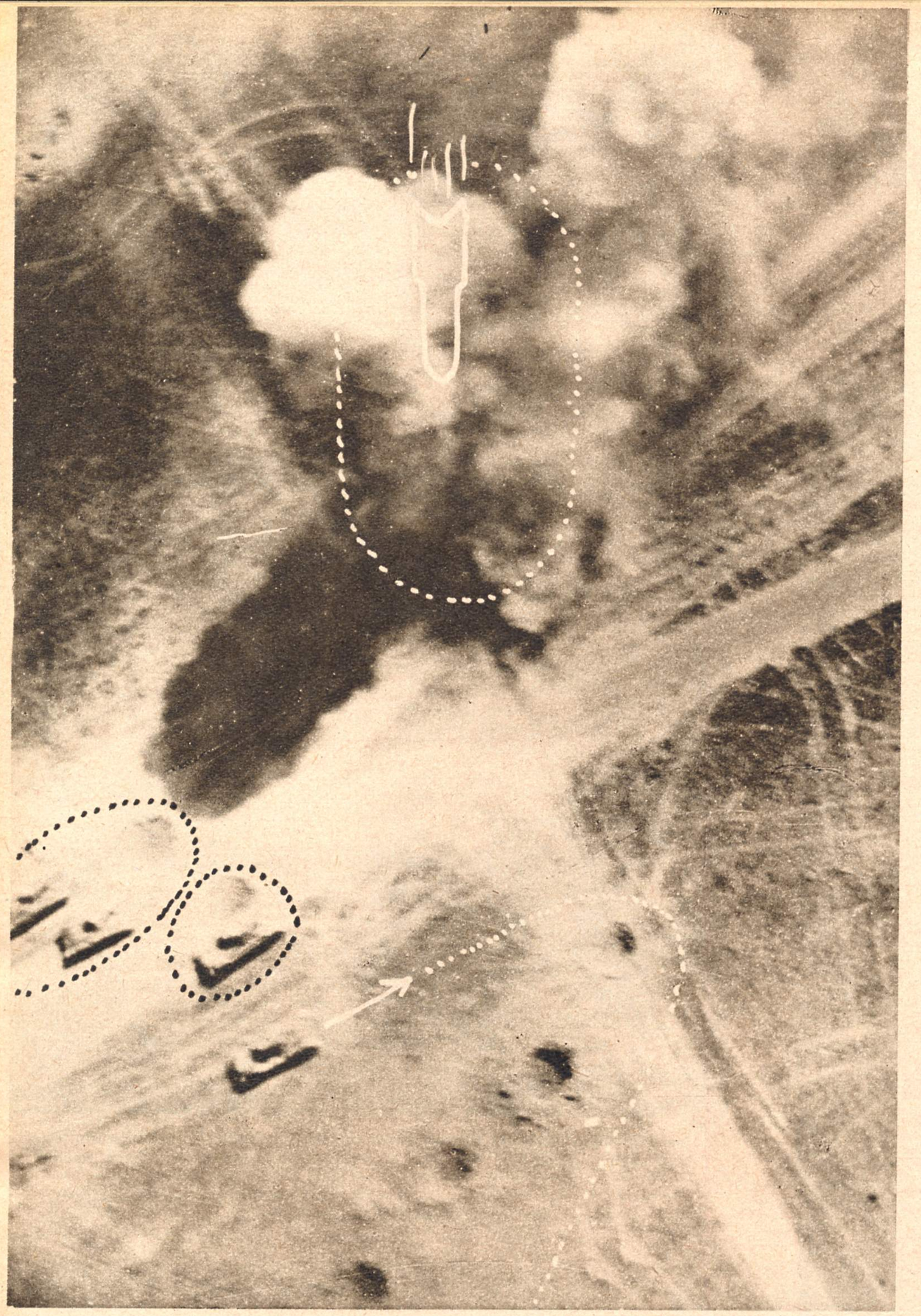
Nach einem Angriff mit Bordwaffen zieht die Stukastaffel im Tiefflug ab. Gespenstisch huschen die Schatten der Ju 87 über die weiten Getreidefelder

Siehe auch nächste Seite

II Um 10 Uhr zweiter Start. „Es ging auf sowjetische Panzer- und Fahrzeugansammlungen westlich des Dorfes P. In nur 800 Meter Höhe kreiste die Staffel über der Ortschaft. Die Panzer und Fahrzeuge der Sowjets standen zum Teil gut getarnt an den Strohhütten des Dorfes. Schon beim ersten Bombenangriff gingen einige, durch Volltreffer getroffen, in Flammen auf. Deutlich kann man in den punktierten Kreisen bei 1 die Brände erkennen, die durch die genau sitzenden Bomben entfacht wurden. Mein Flugzeugführer, Oberfeldwebel S., ein alter Hase und früherer Fluglehrer, setzte zum zweiten Sturz an. Das Ziel waren die Fahrzeuge bei 2. Noch während des Sturzes konnte ich durch das Kabinenglas nach vorn hinaus eine Aufnahme mit meiner Leica machen. Langsam drehte der Flugzeugführer während des Sturzes nach links ein, um sein Ziel genau ins Visier zu bekommen. In den punktierten Kreisen bei 2 und 3 sind trotz der großen Höhe die Fahrzeuge zu erkennen. In 400 Meter Höhe fing mein Flugzeugführer ab ...

... Unmittelbar nach dem Abfangen entstand das nächste Bild (rechts) — ein Blick aus der Kabine nach hinten, während die Ju 87 steigend in eine Linkskurve ging. Unter unserer linken Dämpfungsfläche sah ich unsere Bombe hochgehen, nur wenige Meter von den Fahrzeugen entfernt. Der große Splitterbereich unserer Bombe wird von den sowjetischen Fahrzeugen nur noch Wracks übriggelassen haben. Der Gesamterfolg unserer Staffel war: drei Panzer und mehrere Fahrzeuge in Brand geworfen“





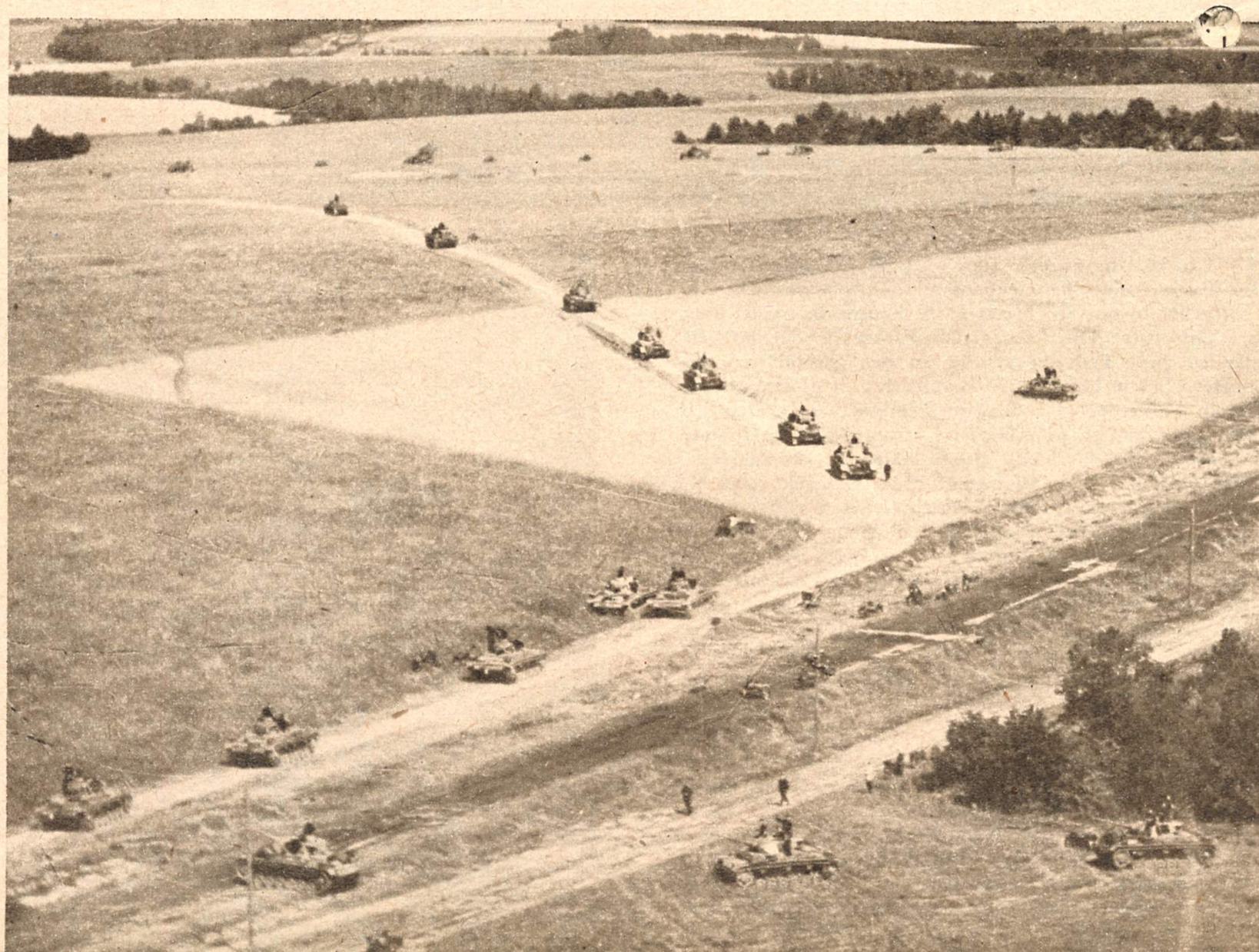
IV Der vierte Start galt Bereitstellungen und Ansammlungen im Dorf G. Schon der erste Bombenangriff richtete in dem mit Truppen vollgestopften Dorf große Verwüstungen an. Was durch die Bomben noch nicht zerstört worden war, wurde bei dem nachfolgenden MG-Angriff in Brand geschossen

Während des Angriffs auf die Panzer hatte Hauptmann Gaßmann einen Flaktreffer in die Landeklappen erhalten. Sein Funker zeigte ihm nach der Landung auch die Durchschläge durch die Kabinenscheiben. Der Hauptmann meinte nur lakonisch: „Dafür mußten auch sechs ‚Johnnys' ins Gras beißen!"

III Um 14 Uhr 30 dritter Start. „Mein Flugzeugführer war der einundzwanzigjährige Oberleutnant D., ein blonder Westfale, der seinen 400. Feindflug machte. Es ging auf Sowjetpanzer vom Typ T 34, die in der Flanke den deutschen Vormarsch durchbrechen wollten. In 1500 Meter waren wir über dem Ziel und erkannten auf dem hellen Sandweg einige ‚Johnnys' — so nennen die ‚Leute vom Bau' diese Sowjetpanzer. Drei dieser 34-Tonner lagen schon neben großen Bombentrichtern mit Kettenschäden fest — die Wirkung des Angriffs der 7. Staffel, die vor uns am Werke war. Andere Panzer fuhren mit äußerster Kraft in Richtung der deutschen Stellungen. Aber so weit sollten sie nicht kommen. Der Kommandeur, Hauptmann Gaßmann, erzielte gleich beim ersten Sturz einen Volltreffer. Die Explosionswolke steht drohend in der Mitte des oberen Bildes. Als sie sich später verzogen hatte, sahen wir den Sowjetpanzer in hellen Flammen brennen. Rechts von den drei beschädigten fuhr ein weiterer ‚Johnny' im Zickzackkurs, um sich den Bombenangriffen zu entziehen. Mein Flugzeugführer setzte ihm aber in zwei Stürzen zwei Bomben unmittelbar vor die Schnauze, so daß er von Sandfontänen völlig überschüttet war. Trotzdem konnte er noch kehrtmachen und nach rückwärts entschwinden. Sechs Sowjetpanzer blieben liegen, der Rest trat den Rückzug an"

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Grosse (PBZ 10)

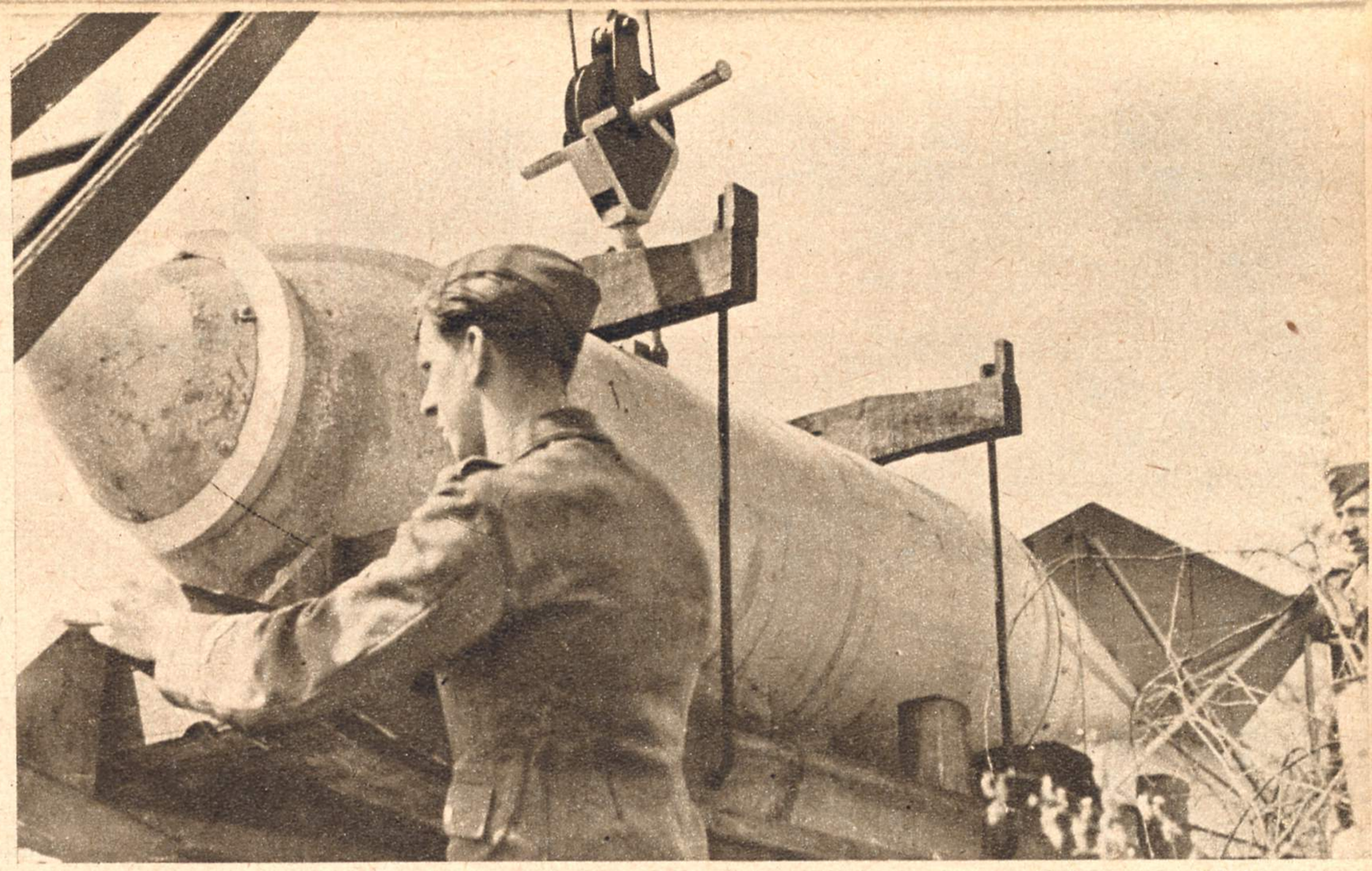
Rechts: Als die Staffel nach dem Angriff auf deutschem Gebiet sammelte, traten deutsche Panzer zum Gegenstoß an. Die Panzermänner winkten zu uns herauf — in den harten Kämpfen der letzten Tage hatten wir ihnen schon mehrmals den Weg frei gemacht. Geschlossen zog unsere Staffel mit den erleichterten Maschinen über die Kameraden hinweg, die nun den Angriff weitertrugen



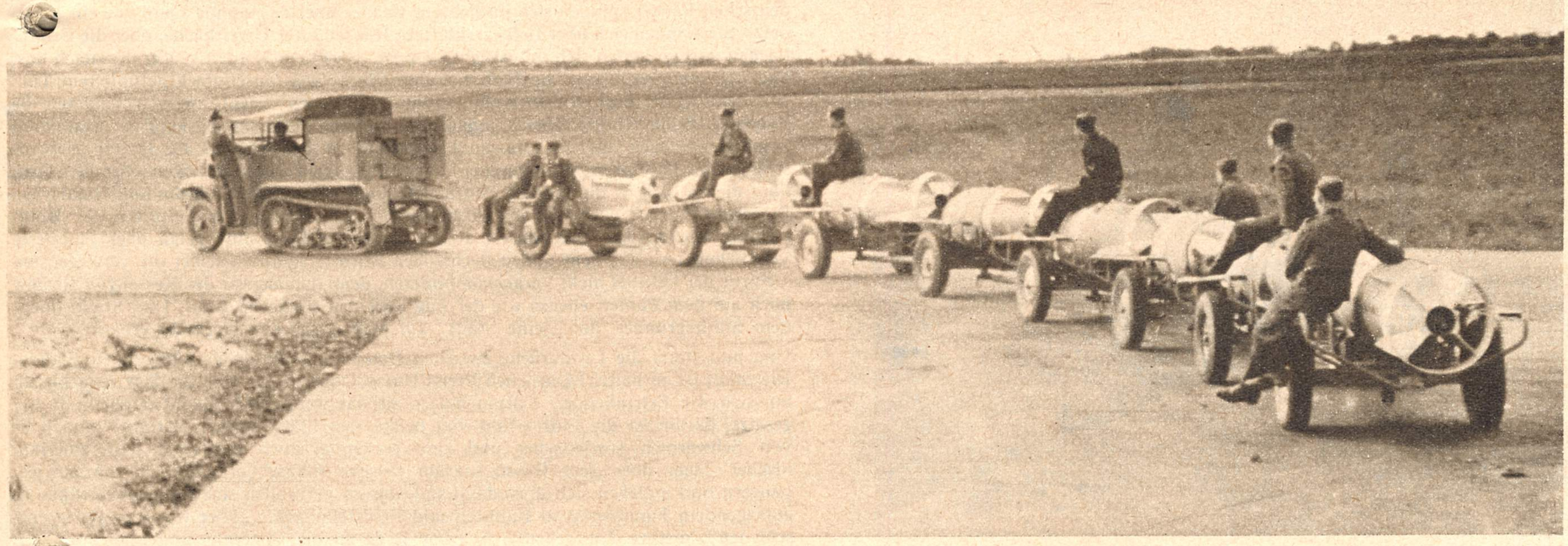
Schwere Brocken

für England

Deutsche Kampfflugzeuge erhalten ihre verderbenbringende Ladung



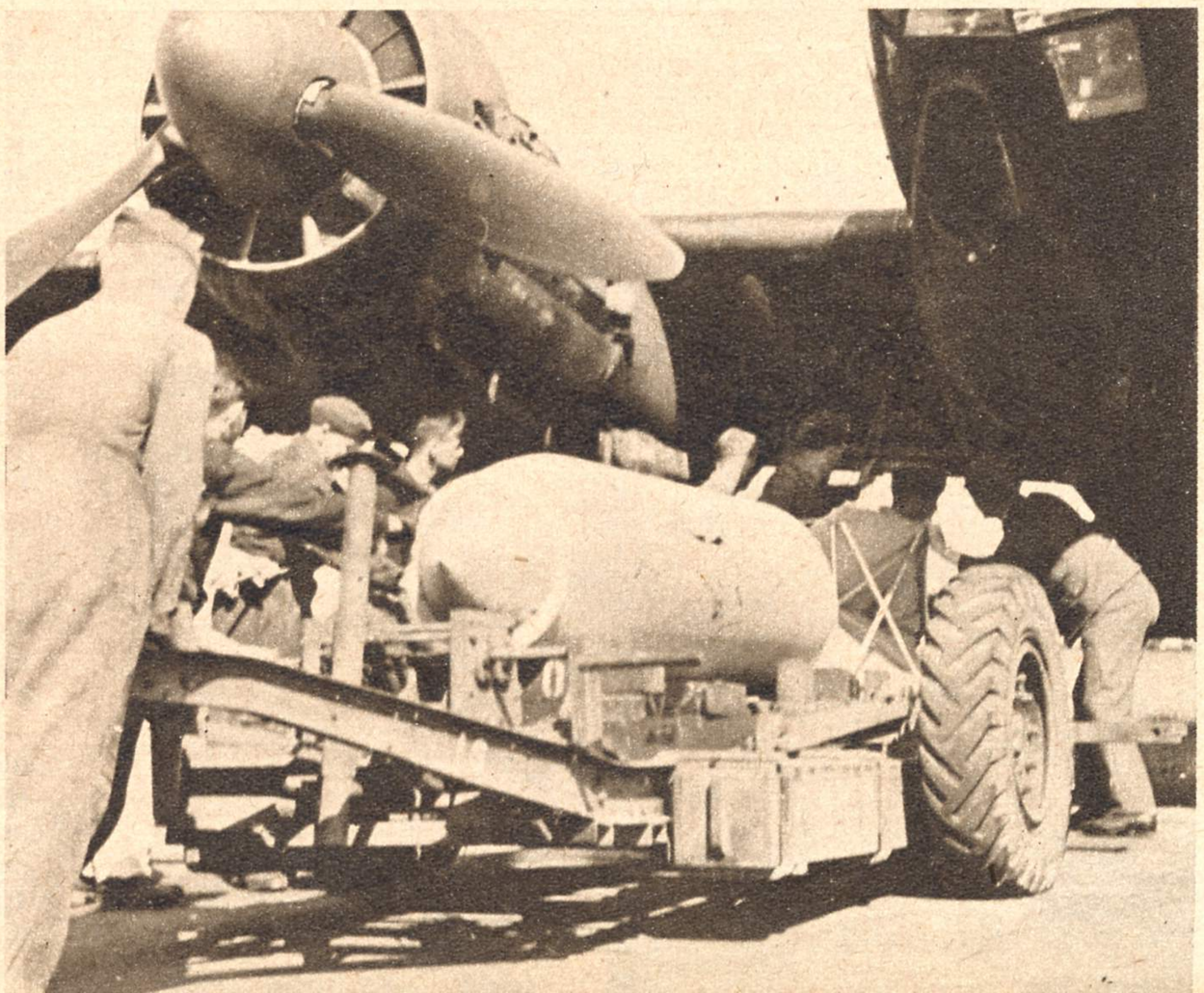
Eine Bombe großen Kalibers, die für England bestimmt ist. Die Männer vom Bodenpersonal haben es nicht leicht, wenn sie einen solchen schweren Brocken vom Stapelplatz bis zu den Maschinen schaffen müssen. Ein Kran ist notwendig, um die Bombe auf den Transportkarren zu heben



Über die Zementbahn des Flugplatzes rollt der verderbenbringende Zug zum Startplatz der Kampfflugzeuge. Nur ein schwerer Schlepper vermag die gewaltige Last zu ziehen. Wenn man die Männer friedlich auf den Giganten aus Stahl und Sprengstoff sitzen sieht, vermag man sich kaum vorzustellen, daß bald mächtige Werkanlagen unter den Detonationen dieser Bomben in Trümmer sinken werden

Eine wohlverdiente Erholungspause nach dem mühevollen Umladen eines schweren Brockens: Der Künstler der Staffel malt einen sinnigen Gruß auf die riesige Bombe, und die Kameraden begutachten seine Leistung

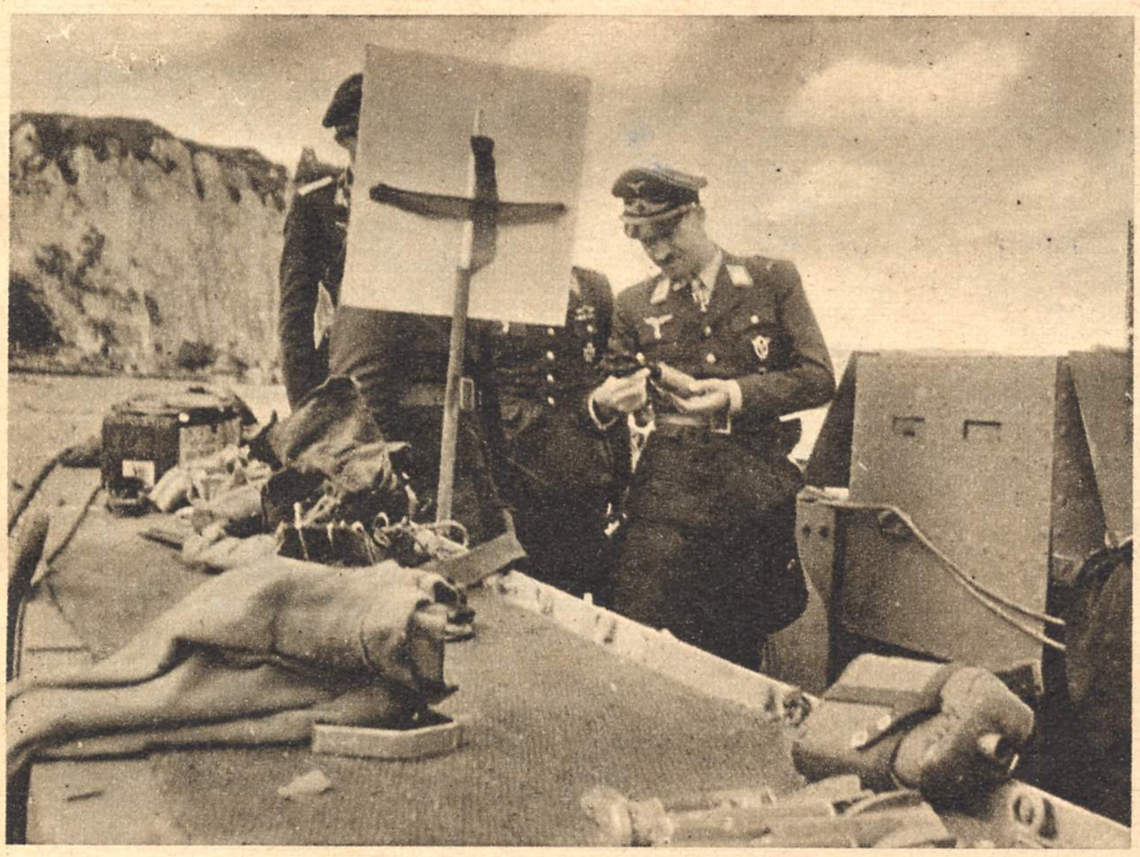
PK-Aufnahmen Kriegsberichter Hühne (Sch 4)



Rechts: Das schwerste Stück Arbeit kommt zu guter Letzt — das Einhängen der Bombe in die Tragvorrichtung der Ju 88. Aber das Bodenpersonal versteht sein Handwerk, und mit

Oberst Galland, der Inspekteur der deutschen Jagdflieger, besichtigt das Kampfgelände von Dieppe und erhält von dem Abschnittsleiter der Organisation Todt Bericht über die Bewährungsprobe der deutschen Befestigungsanlagen

Am Strand von Dieppe



Eine fast unübersehbare Menge von Waffen und Ausrüstungsgegenständen haben die Engländer bei ihrem mißlungenen Landungsversuch zurückgelassen. Oberst Galland prüft einzelne Ausrüstungsstücke und besieht sich das unbeschreibliche Durcheinander auf einem Spezialtransportschiff (unten)

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Schödl (Wb 3)

Um die Sta

Ein Sturzkampfgeschwade

Von Kriegsberichte

PK Wir fliegen über den Don. Es ist Abend und die Luft ist erfüllt von opalenleuchtender Glut. Drüben, vom deutschen Ufer, wogt das Land nach Westen in sanften Wellen. Bebaut und begangen auf jedem Fußbreit Bodens. Zum östlichen Ufer lecken die sandigen Zungen der braunen Kirgisensteppe in die saftgrüne Gartenlandschaft der Donniederung. An dieser Landscheide zwischen Ackerboden und Steppe kämpften über Jahrhunderte Kosakenatamane das Land frei gegen den Ansturm des Ostens. Ein seltsames Niemandsland zwischen Asien und Europa breitet sich hier, wie ein Glacis. Ein Glacis für wen . . .?

Wir stoßen noch weiter vor, weiter nach dem Osten, mit unseren Bombenlasten. Fern, aus rostbraunem Dunst, blinkt die Wolga wie stumpfes Metall. Das Land unter uns brennt. Niederwald, Steppengras, Felder, Brachland breitet sich, soweit das Auge reicht. Wie schwärende Wunden einer Seuche dünsten diese kohlenden Flächen zu uns herauf. Die Ränder brennen nach Westen, blutrot. Der stete Wind aus Ost drängt die Brände dem deutschen Ansturm entgegen. Aber die feinen Doppelspuren der deutschen Panzer spinnen sich in dichtem Geäder über das wunde Land wie ein Netz. Sie spinnen sich über tiefe, zerklüftete Runsen alter Urzeitbäche, über die Brandflächen und verlaufen sich im östlichen Dunst. Aus dem Norden grüßte Kalatsch uns, und über der Stadt liegt die Flak wie eine Glocke aus tausendfach getüpfeltem Tüll. Aus dem Kessel dort drüben wummert und rumort es. Heute morgen meldeten die Panzer, daß ihr Würgegriff sich endgültig um diesen Verteidigungskopf vor Stalingrad zusammengezogen hat. Heute morgen hatten wir den Sowjets die letzten Nervenstränge durchschlagen: die schmalen, aber tragfähigen Pontonbrücken über den Don, über die sie sich in die starken Auffangstellungen nördlich der Bahnlinie Kalatsch—Stalingrad zurückzogen und den schnellen Panzern Munition und Sprit in die Kopfstellung vorführten. Daß unsere Panzer zwischen Don und Wolga über Hunderte von Kilometern aus dem Süden hochstoßen würden, konnten selbst die verwegensten Gehirne der UdSSR nicht vorauskombinieren, denn damals war der Kessel von Rostow noch auf dem Papier, ebenso wie der Zug über den südlichen Don. Und Stalin flucht dem Städtegründer, der „seine Stadt" auf dem westlichen Hochufer erbaute . . .

Und nun starrt die Landbrücke zwischen Don und Wolga in verteidigenden Waffen. Die Stadt ist zu halten! Um jeden Preis! Um welchen Preis? Und die Sowjets schlagen um sich wie Ertrinkende. Darum hatten sie das weite reiche Land unten in Brand gesetzt, darum ist die Luft erfüllt von berstenden Flakgranaten, darum wimmelt es von Schwärmen sowjetischer und zum erstenmal auch englischer und amerikanischer Jäger über dem Raum, darum rasseln unabsehbare Herden von Sowjetpanzern und ergießen sich über das Land, darum verkrallen sich die Bolschewiken in entsagendem Fanatismus in Bunkern und Feldstellungen. „Hier wird der Krieg entschieden", meinte Timoschenko in einer Rede an die Generale, und man holte den Verteidiger Sewastopols heran. Uns soll's recht sein . . . Der Preis heißt Stalingrad! Die Stadt, die seit Jahren nur in Krieg lebte, in Krieg dachte und für den Krieg mit dem Blut ihrer Million Bewohner werkte und darbte. Die Stadt Stalins. „Wojenny Gorod", wie er sie selbst stolz nannte — die Stadt des Krieges. Wohlan! Nun hat diese Stadt den Krieg, den sie geboren hat, und wird durch den Krieg ausgelöscht!

. . . längst liegt der Don hinter uns. Im Funkspruch meldet sich die Bodenstelle. Ich sehe nach vorn, sehe, wie der Mund des Kommodore die Worte formt und höre seine Stimme im Kopfhörer: „. . . habe verstanden — wir greifen an . . ." Unter uns liegt ein weites Brachfeld. Savannenähnlich darauf verstreut Baumkrüppel und Kuscheln. Dazwischen wimmeln unverkennbar laubgetarnte Panzer, kleine olivgrüne Käfer laufen mit unsichtbaren Beinchen zwischen den Arabesken verästelter Feldstellungen. Die Welt und der Krieg sieht doch reichlich komisch aus von oben . . . Wir kommen aus der Sonne. Schräg nach vorn drückt der Kommodore unsere Anton auf den Kopf. Wie durch ein Teleobjektiv herangezogen wächst das alles auf uns zu — da kommt mit einem Schlag gespenstisches Leben in die freundlichen Baumgruppen: Tarnlaub fällt von Geschützrohren und die tote Savanne verwandelt sich in zuckende, züngelnde Flakstellungen, wie ich sie in einer solchen Masse noch nicht gesehen habe. Und wie von einer Zauberhand in den Himmel gemalt, erfüllt sich diese leuchtende Luft mit Wolken und Wölkchen aller Farbtöne. Große rote Leuchtbälle zeichnen in beängstigender Langsamkeit weite Parabeln in den Himmel und enden in einer weißen Blase. Bunte tausendfältige Lichterketten der leichten Kaliber aus Vierlingsrohren ziehen wie aus Gartenschläuchen gesprengt zwischen den angreifenden stürzenden Flugzeugen. Zarte seidenfeine Spuren irgendwelcher Maschinenwaffen stehen geisterhaft still wie Gardinenschnüre und zerflattern in Propellerböen. „Verdammt eisenhaltig, die Luft hier!" ruft der Kommodore von vorn und schaukelt mit nachtwandlerischer Sicherheit durch diesen Segen. Das Schauspiel ist keineswegs neu für uns, auch nicht die Gefühle, die einen bei solchen Gelegenheiten überkommen. Ich kann nur verwundert nach hinten blicken auf die schier endlose Perlenkette der nach unten stürzenden Stukas und sehe in dem Abfangen und Hochtauchen eine unfaßbare Gesetzmäßigkeit. Was ist, wenn einer von denen da hinten nicht mehr abfängt . . . Aber man kann bei Gott nicht behaupten, daß wir, daß unser Haufen heute einen schwarzen Tag hätte. Und wir haben schon manchen schwarzen Tag hinter uns und die naßforsche Sicherheit ist auch nicht mehr die der ersten Tage. Alles ist wieder gemessen und trägt das Soldatenschicksal in heiterer Gelassenheit, wie in den schwersten Tagen

dt Stalins

stößt auf Stalingrad vor

Werner Thaler

Wir sind durch. In enger Steilkurve, die einem die Hände nach unten preßt und das Gehirn leerpumpt, hängen wir über der deutschen Panzerspitze. Sprühende Leuchtsignale zeichnen die deutschen Bereitstellungen. In wohlgeordneter Angriffsformation stehen die dunkelgrauen Klötze in einem sanft abfallenden Bachbett. Die Panzer rollen hoch. Die Flakgeschütze der Sowjets haben ihre Schnauzen nach unten gerichtet, und ihr Segen gilt nun unseren Kameraden in den schwarzen Jacken . . .

. . . herum reißt der Kommodore den Kahn und hinunter fegen wir mit heulenden Sirenen und rasselnden Bordwaffen auf den feuerspeienden Savannenwald, und über uns zusammen schlägt wieder die Welle unzählbarer Detonationswolken. Das ist Stukakrieg! Und manchmal verdichtet sich doch in mir der Gedanke, daß wir in der Entwicklung des Luftkrieges zu einer Art Fußtruppe der Luft geworden sind. Wir sind Stoßtrupps mit schweren und schwersten Waffen und haben lediglich das Element Erde mit der Luft vertauscht. Der Wunschtraum aller Strategen, seitdem die Erde sich in Kriegen quält: sich dem verschanzten festgesetzten Feind ganz einfach von oben aus der Luft, zu nähern, ihn aus einer Position zu schlagen, aus der er sich dem Angreifer nicht mehr entziehen kann. Aber es ist ein hartes Brot geworden, diese Art von Stuka- und Schlachtfliegerei, denn zu all den fliegerischen Gefahrenmomenten gesellt sich noch ein Großteil der Unbilden des unmittelbaren Erdkampfes. Dem Infanteristen bietet seine Erde Schutz, er verschanzt sich in ihr — uns schützen keine Panzerwände und Schützenlöcher. Wir hocken in einem Vogel aus Stahlrohr, Dural und Glas und bauen einzig und allein auf unsere Schnelligkeit, auf den Schock der Überrumpelung und — auf unser Fliegerglück. Aber das sind recht imaginäre Panzerwände, die wir um uns errichtet haben . . .

Aber wir erkämpfen Boden. Wir gewinnen Land. Wir fegen mit unerbittlichem eisernem Besen vor dem deutschen Musketier einher.

. . . unsere MGs sprühen ihren glitzernden Regen über das weite Stellungssystem. In den unablässigen Stürzen haben diese Vögel etwas Tierhaftes, Raubvogelartiges mit ihren spitzen Schnauzen und den zupackenden Klauen der Fahrwerke. Vorzeitliche Riesenvögel. Aber in diesen Tierleibern sitzen Menschen, Kameraden, und erst sie verleihen diesem rasenden Krieg der Systeme, Motoren und Maschinen grausames, vernichtendes Leben. Da sitzt rings um uns der Himmel voll von Kameraden, in schicksalhafter Zweisamkeit — immer Flugzeugführer und sein Funker — steuern ihre Vögel gelassen durch berstende Flakgranaten. Dieselben Kameraden, mit denen wir abends am Tisch sitzen, das Zelt teilen, mit denen wir über all das sprechen, was uns das Leben lebenswert erscheinen läßt. Wie oft saßen wir hier schon so zusammen. Oben, einsam, grausam einsam in der Flak und abends beim Umtrunk. Wie viele Gesichter zogen schon vorüber an uns . . . Denn hier oben, da erlöschen alle Gesetze des Lebens, alle Normen des Todes. Und vor diesen lächerlichen erbarmungslosen Wölkchen, die irgendein Sibiriak nach oben jagt, zu Tausenden, da sind alle gleich. Die Schneidigen wie die Lauen — die Lauten wie die Leisen . . . Einer fällt beim fünften Feindflug, ein anderer beim dreihundertfünfundzwanzigsten. Einer scheint völlig gefeit . . .

Mein Blick wandert im Raum. Drüben, keine fünfzig Meter vor uns, reitet Hauptmann L. seinen Vogel im Tiefangriff über die Feindstellungen. Deutlich erkenne ich die Silhouette seines Kopfes. Gestern feierten wir seinen 600. Feindflug. Irgendwo hinter uns kurbelt Oberleutnant B. mit seiner Staffel durch die Flak. Morgen oder übermorgen werden wir auch seinen Sechshundertsten begießen und sein Fliegerglück dazu. Sechshundert Feindeinsätze . . ., sechshundert Stoßtruppunternehmen in Tausenden von Stürzen . . . Tausende von Zentnern Bomben über alle Kriegsschauplätze Europas! Ihr Weg ist der Weg der Stukafliegerei, und wenn heute ihre Bomben an die Tore Stalingrads pochen, so scheint dieser Weg wie ein mythischer Gang. In der östlichsten Sappe der ungeheuerlichen deutschen Front stoßen wir in die Tatarensteppe vor auf Stalins Stadt. Wieviel großartige Höhepunkte liegen wie leuchtende Siegeszeichen auf dem Wege dieser beiden Flieger, die ihr Soldatenschicksal Schulter an Schulter über diese Straße des Krieges ziehen ließ, von Radom über die Bzura nach Warschau und Modlin, auf Eben Emael, nach Lüttich und Sedan. Gemeinsam flogen sie über Dünkirchen; da wurde Hauptmann L. abgeschossen und verwundet, aber Oberleutnant B. flog weiter, bis sie sich beide eines Tages wieder vor den Toren des Rilaklosters die Hand reichten und einen Tag später gegen den Rupelpaß und die Olympstellung flogen, ihre Stukas durch die Flak von Larissa, Patras, Salamis steuerten und bei Kreta auf die englische Mittelmeerflotte ihre Bomben donnerten. Ihre Flugbücher wurden zu seltsamen Baedekern des Krieges, in denen sich alle Namen großer Schlachten aneinanderreihen, in denen Stukas ihre dröhnende Stimme erhoben hatten. Nach dem Osten zogen sie gemeinsam, gemeinsam verlieh der Führer ihnen das Ritterkreuz. Durch den tierischen Winter bissen sie sich gemeinsam oben am Wolchow, und die neue Offensive sah die beiden alten Stukateure an der Spitze ihrer Staffeln gen Woronesch ziehen und die Straßen zum Don nach Rostow.

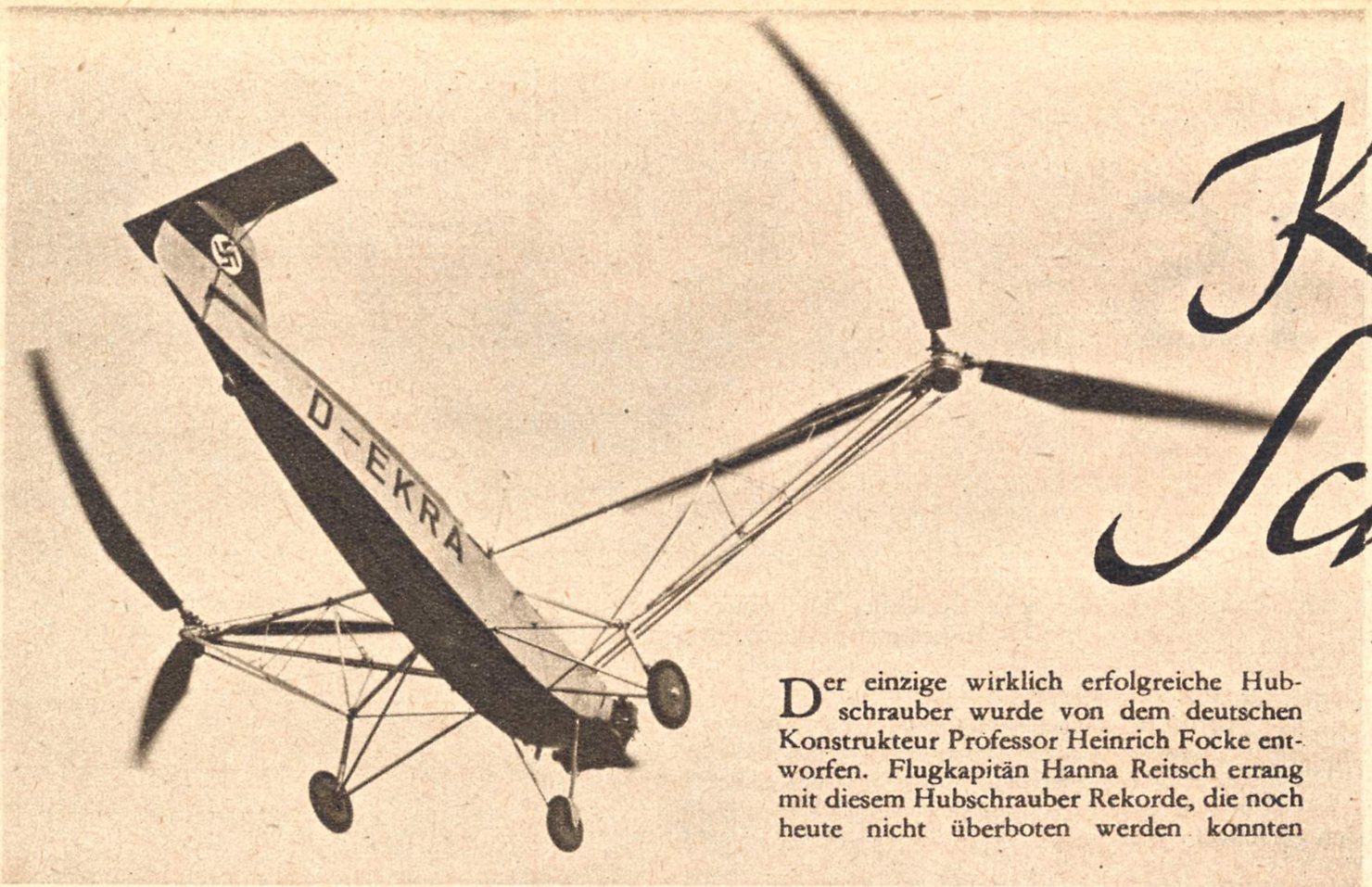
. . . und nun hängen wir in der Flak vor Stalingrad und irgendwo in den kurvenden, stürzenden Flugzeugen sitzen die beiden Männer und tun ihre Pflicht still und bescheiden weiter, wie am ersten Tag, als sie ihre ersten Bomben nach Tschenstochau fuhren und nicht zu ahnen wagten, daß sie einmal hier am 44. Längengrad zwischen Wolga und Don Stukafliegerei zelebrieren würden und ihre Flugbücher 600 Feind-

Ein englischer Jagdflieger, dem es gelungen ist, aus der brennenden Spitfire herauszuspringen und sich im Schlauchboot einige Stunden auf dem Meer zu halten, ist von einem deutschen Seenotfahrzeug aufgefischt worden

Einer von vielen

Soldaten der Luftwaffe nehmen den geborgenen Flieger am Ufer in Empfang und führen den Gefangenen ab. In tiefer Erschöpfung entledigt sich der Engländer seiner durchnäßten Kleidung (unten) PK-Aufnahmen Kriegsberichter Eisenhart (3)

Kreisende Schwingen



Der einzige wirklich erfolgreiche Hubschrauber wurde von dem deutschen Konstrukteur Professor Heinrich Focke entworfen. Flugkapitän Hanna Reitsch errang mit diesem Hubschrauber Rekorde, die noch heute nicht überboten werden konnten

Hubschrauber und Tragschrauber

Von Gerhard Meyer

Der Krieg ist die große Bewährungsprobe für den Menschen und für die Maschine. Ein Flugzeug, das nicht zum Besten und Leistungsfähigsten gehört, was eine Nation in den Kampf schicken kann, wird vom überlegenen Gegner mit einem einzigen Feuerstoß vom Himmel gefegt. So mußte alles fallen, was dem schnellen, wendigen, mit einem oder mehreren Motoren ausgerüsteten Tiefdecker nicht gewachsen war. Dieses Schicksal hat auch den Tragschrauber, das Windmühlenflugzeug des Spaniers Juan de la Cierva, ereilt, der in Deutschland überhaupt nicht und im Ausland nur in einigen Sonderfällen zum Kampfe auszieht.

Als das erste Windmühlenflugzeug unter dem Namen „Autogiro" in den Jahren 1923/24 über den Himmel ruderte, mußte die Welt der Flieger zugeben, daß der bis dahin völlig unbekannte spanische Flieger ein ganz neues Flugprinzip entdeckt hatte. Das Windmühlenflugzeug glich einem Hubschrauber und war doch keiner. Während die Hubschraube einer ganz gewöhnlichen Luftschraube gleicht, ja im Grunde genommen nichts anderes ist als eine solche, denn sie wird vom Motor in Drehung versetzt, gehört der Drehflügel des Autogiros zur Gattung der Windmühlen, denn er sitzt locker auf seiner Achse und wird von keiner anderen Kraft bewegt als dem Winde. Und das eben ist das Neue an der Erfindung des Spaniers.

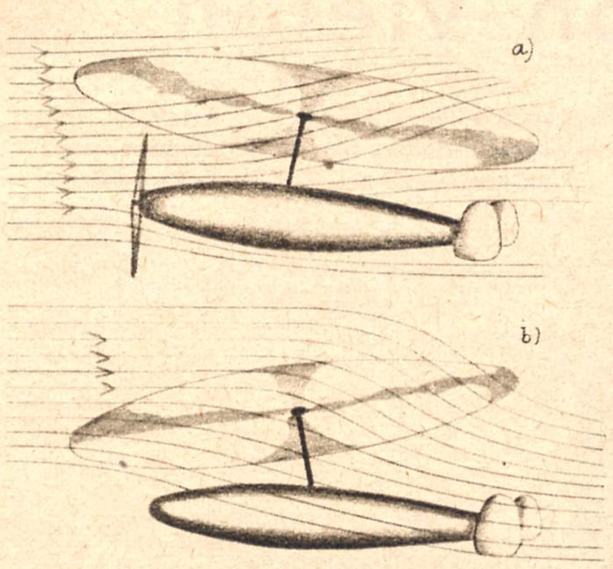
Allerdings ist das Flugzeug dann kein Hubschrauber mehr, denn die „autorotierende", das heißt die vom Winde ohne Motorkraft bewegte Schraube kann das Flugzeug nicht mehr „heben" im eigentlichen Sinne, sondern sie kann es nur noch tragen, genau wie jeder andere Flügel. Aus dem „Hubschrauber" ist der „Tragschrauber" geworden.

Man könnte den Kreis der schwirrenden Tragschraube als einen runden Flügel betrachten, der aber eine ganz besondere Eigenart hat: er läßt etwas Luft durch. Da die Schraubenflügel — im allgemeinen hat eine solche Tragschraube drei Flügel — einen gewissen Abstand voneinander haben, schlüpft ein wenig Luft einfach zwischen den einzelnen Blättern hindurch. Hier ist aber bereits ein entscheidender Unterschied zwischen der Hubschraube und der Tragschraube festgestellt. Denn auch durch die schwirrende Kreisfläche der Hubschraube bläst die Luft hindurch. Allerdings fegt der Fahrtwind in diesem Fall nicht von unten her auf die flimmernde Fläche zu, sondern die Hubschraube saugt, genau wie ein Propeller, die Luftmassen an sich heran und schleudet sie hinter und unter sich in einem mächtigen Strahl zurück. Die Strömung fließt also nicht wie bei der Tragschraube von unten nach oben durch den Kreis, sondern sie stürzt sich von oben her über die Hubschraube und rauscht als starker Schraubenstrahl wie beim Propeller nach unten weg. Das wird dadurch bewirkt, daß die Kreisebene der Tragschraube immer nach hinten geneigt ist, während die kreisrunde Schraubenfläche der Hubschraube immer leicht gegen die Flugrichtung nach vorn gekippt ist, damit die Luft auch wirklich von oben her in sie hineinfließt.

Der ständige schwache Luftstrom durch den Tragschraubenkreis nach oben ist nun die eigentliche Ursache dafür, daß die Tragschraube sich, vom Winde angeströmt, ohne jede Motorkraft selbst dreht, und zwar, das ist das unbegreiflichste aller Rätsel, sogar gegen den Wind dreht. Denn das Tragschraubenblatt wird vom Luftstrom in seinem maßgebenden äußeren Bereich immer von vorn getroffen, auch wenn das einzelne Blatt auf der einen Hälfte seines Kreislaufs scheinbar zurückläuft, sich also mit dem Fahrtwind bewegt. Wenn ein Flügel von einem kräftigen Winde „angehaucht" wird, dann spürt er zwei Gelüste in sich: einmal will er mit dem Strome schwimmen, also mit dem Winde rückwärtswandern, und darin äußert sich der Widerstand, die eine der großen Luftkräfte, zugleich drängt es ihn aber auch nach oben, und darin zeigt sich die andere große Luftkraft, der Auftrieb. Der Flügel muß beiden Herren dienen und würde daher, falls man ihm den Willen ließe, auf schräger Bahn ansteigend nach hinten wandern.

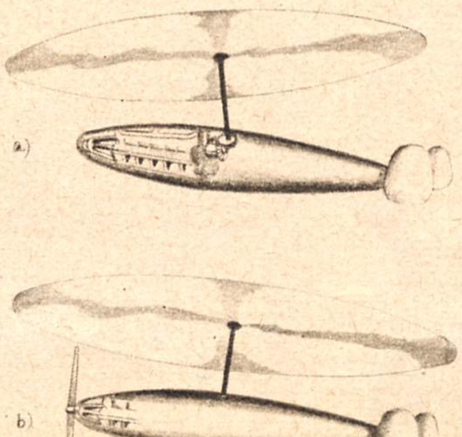
Diesem Ablauf der Ereignisse kann auch das schmale Blatt der Tragschraube sich nicht widersetzen. Wenn der Wind heranbläst, will es nach oben und gleichzeitig zurück wandern. Nun geschieht aber etwas Unerwartetes. Der Auftrieb spielt dem Widerstand einen Streich. Er zieht plötzlich nicht mehr einfach nach oben, sondern er wechselt seine Richtung, er zieht zugleich nach vorn (allerdings geschieht das nur über einen Teil des Blattes), und zwar zieht er stärker nach vorn, als der Widerstand nach hinten zerren kann. Und was geschieht? Das Blatt, der willenlose Spielball zwischen den mächtigen Herren Auftrieb und Widerstand, muß dem Auftrieb gehorchen und sich gegen den Widerstand nach vorn bewegen. Wodurch aber der Auftrieb diesen Geniestreich fertigbrachte? Nun, der Fahrtwind, der heranpfeift, ist für den Auftrieb gewissermaßen ein mächtiger Sockel, auf dem er Fuß fassen kann, um seine hebende Tätigkeit genau senkrecht zu diesem Sockel zu entfalten. Nun heult die Luft zwar waagerecht gegen die ganze Tragschraube heran. Aber sie muß ja durch den züngelnden nach hinten gekippten Drehflügelkreis nach oben hin durchgeschleust werden. Die Luftströmung bläst also nicht mehr waagerecht, sondern schräg von unten her gegen die Tragschraube. Der ganze Sockel, auf dem der Auftrieb stand, ist also gewissermaßen nach vornüber gekippt. Und wenn der Auftrieb auch weiterhin senkrecht zum Sockel, also zur Windrichtung, arbeitet, dann ergibt es sich ganz von selbst, daß er nicht nur nach oben, sondern gleichzeitig auch nach vorn ziehen muß, dem Widerstand entgegen. Und das Tragschraubenblatt dreht sich gegen den Wind.

Freilich gibt es ein paar Einschränkungen. Der Streich gelingt dem Auftrieb nur in einem ganz bestimmten Bereich der Anstellwinkel. Wenn die Luftströmung also zu flach oder auch zu steil gegen das Tragschraubenblatt bläst, dann kann es nicht mehr autorotieren, der Widerstand wird wieder zu mächtig. Daher muß die Einstellung der einzelnen Schraubenflügel bei einem Hubschrauber, wie z. B. dem Focke-Hubschrauber, der den Motor abstellt und sich dann in einen Tragschrauber verwandeln will, meist etwas geändert werden. Außerdem muß die Tragschraube stets zuerst angedreht werden, ehe sie in die „Selbstdrehung" übergeht.



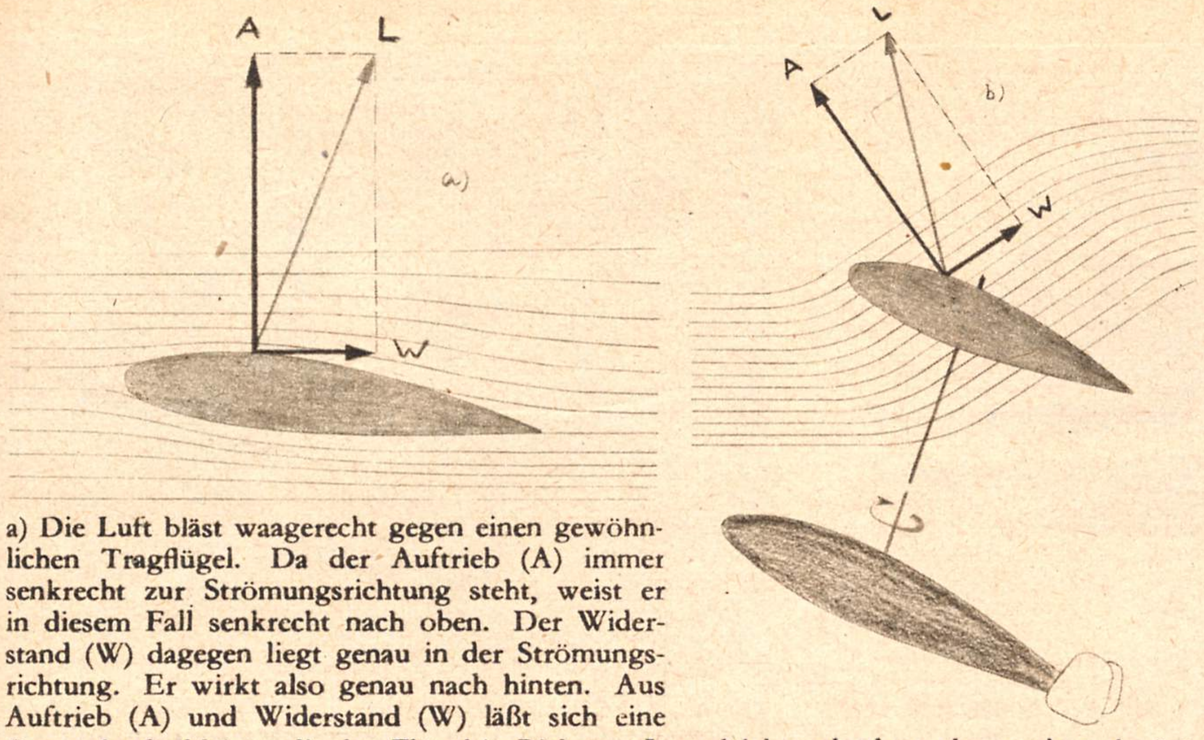
Beim Tragschrauber (a) bläst die Luftströmung von unten her gegen den rückwärts geneigten Schraubenkreis, sie fließt also von unten nach oben durch den flimmernden Blattkreis. Beim Hubschrauber (b) dagegen strömt die Luft von oben her in den nach vorn geneigten Schraubenkreis hinein, sie durchströmt den Kreis also von oben nach unten

Zeichnungen: Wenzlow
Aufn.: Scherl-Bildarchiv (2)



Beim Hubschrauber (a) ist die Drehachse und damit der Schraubenkreis nach vorn geneigt, so daß die kreisenden Blätter zugleich Auftrieb und Vortrieb erzeugen. Beim Tragschrauber dagegen (b) ist die Drehachse und damit die Kreisfläche nach hinten geneigt. Die Tragschraube kann keinen Vortrieb erzeugen, so daß eine Luftschraube notwendig ist, um das Flugzeug voranzubewegen.

Ein Tragschrauber in der von Juan de la Cierva entwickelten Bauart im Langsamflug. Der Tragschrauber kann bei Windstille mit einer Kleinstgeschwindigkeit von etwa 40 km/h fliegen, so daß es möglich ist, im Fluge Lasten vom Boden aus zu übernehmen



a) Die Luft bläst waagerecht gegen einen gewöhnlichen Tragflügel. Da der Auftrieb (A) immer senkrecht zur Strömungsrichtung steht, weist er in diesem Fall senkrecht nach oben. Der Widerstand (W) dagegen liegt genau in der Strömungsrichtung. Er wirkt also genau nach hinten. Aus Auftrieb (A) und Widerstand (W) läßt sich eine Gesamtkraft ableiten, die den Flügel in Richtung L zugleich nach oben, aber auch nach rückwärts bewegt. — b) Da die Kreisfläche beim Tragschrauber nach rückwärts geneigt ist und die Luft den Schraubenkreis schräg von unten nach oben durchströmt, kann der Auftrieb A auch nicht mehr senkrecht nach oben weisen, sondern da er immer im Winkel von 90 Grad zur Strömungsrichtung stehen muß, wirkt er jetzt schräg nach vorn. Der Widerstand W dagegen weist jetzt in Strömungsrichtung, also schräg nach oben, und die Gesamtkraft L ist schräg nach vorn oben gerichtet, so daß sich das Blatt, dieser Gesamtkraft folgend, auch nach vorn bewegen muß. Auf diese Weise entsteht die Autorotation der Tragschraube, also ihre Bewegung gegen den anblasenden Wind

Es bliebe nun höchstens die Frage offen, woher der Tragschrauber überhaupt den Fahrtwind empfängt, der durch seinen sonderbaren Kreisflügel bläst, also wodurch er sich eigentlich vorwärtsbewegt. Nun, das besorgt ein Motor mit einer ganz gewöhnlichen Luftschraube. Vor dem Start wird der Motor mit der Tragschraube gekoppelt, also dann genau so angetrieben wird wie eine Hubschraube. Sobald sie jedoch ihre bestimmte Drehzahl erreicht hat, die bei etwa 180 bis 200 Umdrehungen in der Minute liegt, wird der Motor auf die Luftschraube umgekuppelt, das Windmühlenflugzeug rollt an und hebt sich schon nach den ersten wenigen Metern Anlauf ab. Die Tragschraube aber arbeitet dann wie eine Windmühle weiter, sie befindet sich in Autorotation.

Schwierigkeiten in unendlicher Zahl lockten und schreckten den Erbauer des Windmühlenflugzeugs. Die Blätter bewegen sich auf der einen Seite ihres Umlaufs gegen den Wind, auf der anderen Seite mit dem Fahrtwind (allerdings sind sie immer schneller als der Fahrtwind, sonst würden sie ja beim Rücklauf auch nicht mehr von vorn, sondern von hinten angeblasen werden). Auf der einen Seite, beim Lauf gegen den Wind, erfahren sie also einen stärkeren Winddruck und Auftrieb als auf der anderen. Der Tragschrauber müßte also durch diesen einseitig stärkeren Auftrieb immer auf eine Seite kippen. Um das zu verhindern, erhielten die Blätter Gelenke, so daß sie auf und nieder flappen können. Wenn sie gegen den Fahrtwind voranwandern, schlagen sie hoch und verlieren dadurch Auftrieb, beim Zurückwandern mit dem Wind schlagen sie nieder und gewinnen wieder Auftrieb. Die Blätter haben übrigens noch ein zweites Gelenk. Sie können dadurch auch gegeneinander etwas voreilen oder zurückbleiben. Es sollen dadurch allerdings keine Strömungserscheinungen, sondern andere Kräfte ausgeglichen werden.

Das also wäre in ganz rohen Umrissen der Tragschrauber, der sich bis heute noch nicht unbedingt durchsetzen konnte, weil einige seiner Leistungen, darunter fallen in erster Linie die Steiggeschwindigkeit und die Nutzlast, sich nicht mit dem Starrflügler messen können. Das Windmühlenflugzeug kann auch niemals auf der Stelle stehenbleiben, denn wo bliebe dann der Fahrtwind, der durch die Kreisebene streichen muß? Es braucht stets eine gewisse Vorwärtsgeschwindigkeit, oder es wird senkrecht zu Boden sinken, und zwar so schnell, daß es bei einer Landung zu Bruch gehen würde. Senkrechte Landungen sind daher mit dem Tragschrauber ebensowenig möglich wie senkrechte Starts. Allerdings kann man die Tragschraube beim Start, wenn sie noch direkt mit dem Motor gekuppelt ist, auf sehr hohe Drehzahlen bringen. Man stellt sie dabei auf einen so kleinen Anstellwinkel ein, daß so gut wie gar kein Auftrieb und ein sehr kleiner Widerstand entsteht. Wenn jetzt der Anstellwinkel plötzlich vergrößert wird, dann entwickelt sich sofort ein sehr starker Auftrieb, so daß die Schraube das Windmühlenflugzeug nun mit einem Satz im sogenannten „Sprungstart" bis zu 15 Meter hoch ohne jeden Anlauf vom Boden wegreißt. Allerdings sackt er dann sofort wieder, sobald die Blätter ihren Schwung verloren haben, etwas durch, bis die Tragschraube ihre gewöhnliche Windmühlendrehzahl aufgenommen hat.

Im Gegensatz zum Tragschrauber, gegen den manche Einwände erhoben werden, wird nun der Hubschrauber von seinen Vorkämpfern als ein außerordentlich aussichtsreiches Flugzeug bezeichnet. Seine Schrauben erzeugen nicht nur Auftrieb, sondern gleichzeitig Vortrieb. Sie vereinen also den Propeller und den Flügel des Starrflüglers in sich. Die Luftschraube, die doch noch am Bug des Focke-Hubschraubers kreist, schafft nur den Wind zum Kühlen des Motors herbei. Allerdings kommt man niemals mit einer Hubschraube aus, denn diese Schraube widersetzt sich der Drehung, versucht dafür aber den ganzen Rumpf in die entgegengesetzte Richtung zu drehen. Beim Tragschrauber ist ein solcher peinlicher Rollentausch nicht zu befürchten, denn die Kraft, die ihn bewegt, stützt sich nicht auf den Rumpf, sondern sie wirkt von außen her. Der Hubschrauber nun hilft sich dadurch, daß er zwei Schrauben benutzt, die sich entgegengesetzt drehen. Die „Drehmomente" beider Schrauben heben sich dann gegenseitig auf, so daß der Rumpf unb einflußt bleibt. Und wie der Hubschrauber nun vorwärtskommt? Er kippt den ganzen Schraubenkreis etwas nach vorn, so daß die Hubschraube des Flugzeug nicht nur hoch, sondern auch zugleich voran zieht. Dadurch eben ergibt sich jener wichtige Unterschied zwischen Hubschrauber und Tragschrauber: die Drehachse des einen ist leicht nach vorn, die des anderen aber leicht nach hinten geneigt. Bis heute ist es nur einem einzigen Konstrukteur, dem deutschen Forscher Henrich Focke, gelungen, einen einwandfreien Hubschrauber zu bauen. Auch auf diesem Gebiet führt also die deutsche Flugtechnik. Ein schönes Zeugnis für die Lebenskraft der deutschen Luftfahrt, die sich im Frieden und im Kriege gleich stark bewährt.

Um grosse Erfolge zu erreichen, muss etwas gewagt werden
MOLTKE

Hauptmann **BAUMBACH**

In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer dem Hauptmann Baumbach., Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, als 16. Soldaten der deutschen Wehrmacht das EICHENLAUB MIT SCHWERTERN ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES; dem Major Collewe, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, als 112. Soldaten der deutschen Wehrmacht, das EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES

Major **COLLEWE**

Hauptmann **MADER** — Oberltn. **HERRMANN** — Oberltn. **BECKER** — Leutnant **BLUME †**

Oberfeldwebel **HENNING**

Oberfeldw. **ZWERNEMANN**

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann Mader, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, schoß im Ostfeldzug 40 feindliche Flugzeuge ab und fügte darüber hinaus in kühnen Tiefangriffen dem Gegner schweren Schaden zu. Unter seiner Führung vernichtete seine Gruppe im Ostfeldzug u. a. 487 feindliche Flugzeuge und versenkte 81 900 BRT feindlichen Schiffsraums. — Hauptmann Kuhlmey, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, gelang es, mit seiner Gruppe u. a. rund 80 Panzer, etwa 400 Kraftfahrzeuge, 5 Batterien und 10 Feldbefestigungen zu vernichten. Außerdem war seine Gruppe hervorragend an der Bekämpfung englischer Geleitzüge im Mittelmeer am 14. und 15. Mai 1942 beteiligt. — Oberleutnant Herrmann, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, gelang es, in 35 Fällen die Lokomotiven fahrender Züge zu zerstören und so den Nachschub des Gegners an Menschen und Material nachhaltig zu unterbinden. Bei Angriffen auf feindliche Flugzeuge schoß er 6 Gegner in der Luft ab und zerstörte zehn weitere Maschinen am Boden. — Oberleutnant Becker, Staffelkapitän in einem Nachtjagdgeschwader, ist mit 25 Abschüssen einer der erfolgreichsten Nachtjäger, dessen hervorragende Leistungen durch viermalige namentliche Nennung im Wehrmachtbericht hervorgehoben und unterstrichen wurden. — Leutnant Blume, Flugzeugführer in einer Fernaufklärerstaffel, hat auf fast allen Kriegsschauplätzen in über 250 Aufklärungsflügen besondere Tapferkeit, Einsatzbereitschaft und fliegerisches Können bewiesen und der Führung wertvollste Bild- und Einsatzunterlagen erflogen. — Oberfeldwebel Henning, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, zerstörte im Osten 20 Flugzeuge, vernichtete 23 Eisenbahnzüge sowie drei Flakbatterien. Fast hundert motorisierte und bespannte Fahrzeuge fielen seinen Bomben oder Maschinengewehren zum Opfer, im Luftkampf schoß er ein sowjetisches Flugzeug ab. — Oberfeldwebel Zwernemann, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß in zahlreichen Luftkämpfen 57 feindliche Flugzeuge ab. — PK-Aufnahmen Kriegsberichter Robert E. A. Bauer, Birke (Sch 2), Scherl-OKW (6), F. F. Bauer (1)

Hauptmann **KUHLMEY** (rechts) mit dem Geschwaderkommodore Oberstleutnant Sigel bei einer

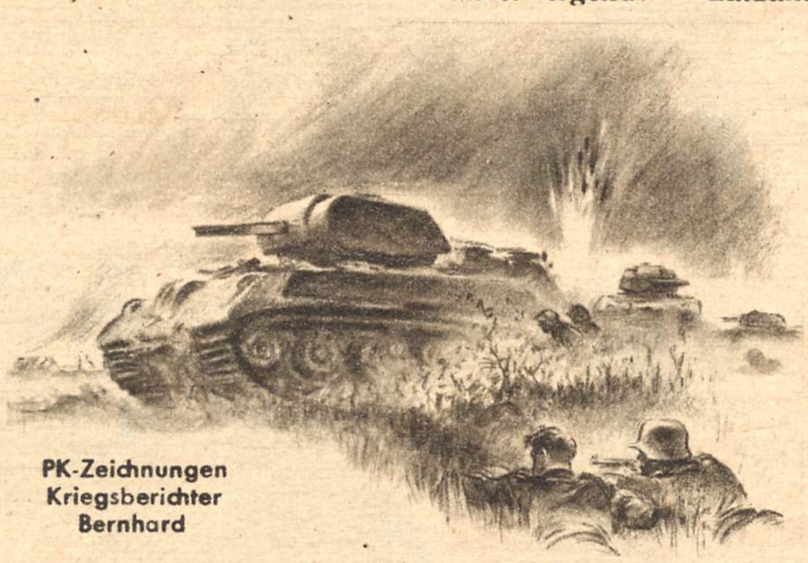
Sein letzter Bericht:

Eine Nacht zwischen Bolschewisten!

Von Kriegsberichter Rolf von Pebal †

PK Es war ein glühend heißer Tag gewesen. Nun sank die Sonne als goldrote Scheibe hinter die Wolken am Horizont. Nebel legten sich wie feine Schleier über die blühenden Wiesen der russischen Ebene. Unsere Flakgeschütze waren soeben in Stellung gegangen. Ferne grollte Artilleriefeuer.

Ach, wir waren ja so müde, so hundemüde. Diese schwüle Hitze bei Tag, keine Nacht mehr als drei Stunden Schlaf, nichts zu trinken und dauernd Vormarsch. Fahren, jeden Tag weiter, unaufhaltsam. Plötzlich pfiff es über uns hinweg, und ein Einschlag wirbelte unweit von uns die schwarze, fette Erde. „Jetzt wird's verrückt", meinte der kleine blonde Leutnant. „Das kam doch von dort hinten her", und er deutete in Richtung des von deutschen Truppen längst besetzten Gebietes. Wieder hörte man zwei dumpfe, leise Abschüsse. Die Einschläge lagen verdammt gut. Stellungswechsel.



PK-Zeichnungen Kriegsberichter Bernhard

Im Karacho geht es nach Osten, durch Wiesen und Getreidefelder. Das feindliche Feuer verstärkt sich. Wir sind nicht die einzigen, die die Rollbahn erreichen wollen. Lastwagen, Troß, Feldküchen, alles will aus dem Feuer herauskommen. Die Lage ist unklar. Man steht vor einem Rätsel, bis die Lösung in Form einer Meldung kommt: Einige eingeschlossene sowjetische Panzer seien plötzlich mitten auf der deutschen Rollbahn erschienen und wollten sich den Weg zu den eigenen Linien erkämpfen.

Nur einen kleinen Augenblick überlegt der Leutnant, dann gibt er ruhig seine Befehle, baut seinen Zug im Gelände auf. Ihm und uns allen ist es klar, daß wir mit unserem kleinen Kaliber gegen den besten sowjetischen Panzer, den T 34, nichts ausrichten können, Aber dennoch, es muß versucht werden, die sowjetischen Panzer irgendwie aufzuhalten, bis panzerbrechende Waffen herbeigeholt sind. Da! Motorengebrumm und das Rauschen von Panzerketten. Wir horchen angespannt in die schwarze Nacht hinaus. Das Geräusch kommt näher. Die Geschütze werden feuerbereit gemacht. Der Troß der Batterie und sonstige Nachschubfahrzeuge stehen etwa fünfzig Meter hinter den Geschützen. Plötzlich ist es wieder ruhig geworden. Die Bolschewisten haben die Motoren abgestellt. Nun horchen sie wohl, ob vor ihnen jemand ist. Da brüllt der Motor des feindlichen Panzers wieder auf, man hört, der T 34 wendet, fährt den Weg, den er gekommen, zurück. Das Gebrumme und Gerassel nähert sich von neuem. Näher kommt der schwarze Koloß. Peng! Peng! Peng! hämmert ihm die Leuchtspur entgegen, prallt in hohem Bogen von der Panzerung ab und verschwindet im Dunkeln. Unbeirrt zieht der Panzer seinen Weg. Er kommt genau hinter uns her. Die Leuchtspur seiner MG sucht nach uns.

Nun haben die ersten von uns die Troßwagen erreicht, fahren los. Man sieht nichts.

Der Gefechtslärm übertönt jedes Gespräch. Fahrzeuge fahren durcheinander, blokkieren die Straße für Augenblicke, das schwarze Ungetüm rasselt unaufhaltsam näher. Neben mir fährt ein Krad in der Dunkelheit gegen einen Baum, wird hochgeschleudert, umgestürzt, der Fahrer fliegt im Bogen auf die Rollbahn. Das Hinterrad läuft heulend im Leerlauf. Ich laufe, falle über irgend etwas, sehe unbestimmt das Rad eines Lastwagens auf mich zukommen, schnelle zur Seite. Hinter mir dröhnt und scheppert der Panzer. Nur laufen, nur den Anschluß zu den eigenen Leuten nicht versäumen! Der Panzer ist kaum fünfundzwanzig Meter weit. Jetzt hält er. Ich laufe, hole einen Wagen ein und hänge wie eine Klette am Trittbrett. Beim Schein einer Leuchtkugel sehe ich einen Zug 10,5-Feldhaubitzen in Stellung gehen. Der Troß muß noch weiter zurück. Hier ist er nur im Wege. Wir rasen weiter. Der erste Blitz der schweren Geschütze erhellt dröhnend die Nacht. Die 10,5 haben den ersten Panzer in Empfang genommen. Der Gefechtslärm verstärkt sich, schwillt zu einem ohrenbetäubenden Dröhnen und Knattern an.

Wir haben die Fahrzeuge des Trosses erreicht. Das Panzerrasseln wird unangenehm laut. In gebückter Haltung springen wir über den Straßengraben und eilen durch ein Distelfeld. Es sticht verdammt. Macht nichts. Nur weiter. „Psst! Hören Sie was?" Einen Augenblick ist es ruhig. Der Panzer steht an der Wegkreuzung, die Sowjets scheinen zu überlegen. Dann rollt er wieder an. Das Licht ist schwach. Man sieht verteufelt wenig. Eine Leuchtkugel steigt flackernd hoch. Schatten scheinen über das Distelfeld zu huschen. Wir sehen vorsichtig hoch. Der Panzer rollt etwa zwanzig Meter an uns vorbei. Wir werfen uns flach an die Erde. Dort! Kurz hinter dem Panzer schiebt sich ein zweiter Schatten her. Maschinengewehrfeuer. Abschüsse und Einschläge der Feldhaubitzen. Wir machen uns ganz klein, schieben uns in eine kaum merkliche Vertiefung. Splitter fliegen uns um die Ohren, ein Kugelregen rauscht durch die Disteln hinweg. Wir ducken uns und halten den Atem an.

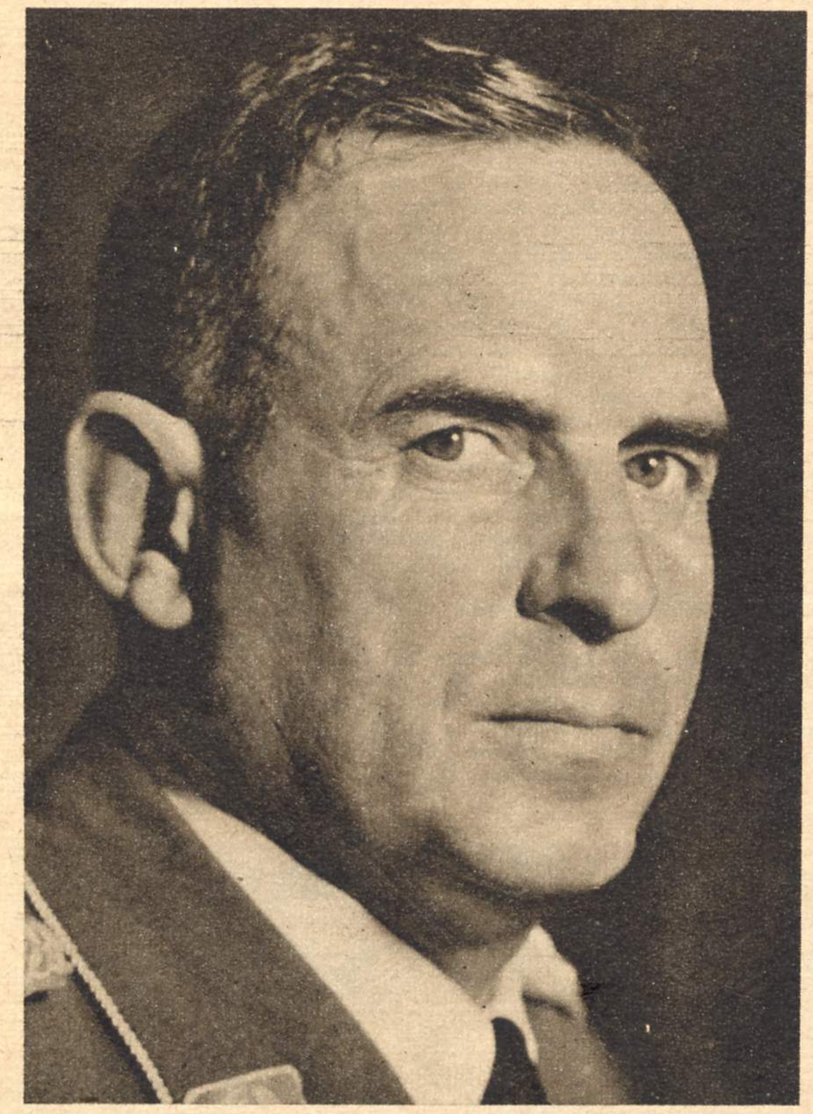
Das, was ich befürchtete und dennoch nicht zu vermuten wagte, ist Tatsache. Die Sowjetpanzer hatten Infanterie als Begleitung mit. Die Sowjets durchstreifen das Feld. Ihr Gebrüll wird lauter, vielleicht wollen sie sich selbst Mut machen. Aber auch deutsche Laute entnehme ich dem Stimmengewirr. Rufe, Befehle, Namen. Wenn nur unsere Leute sich nicht zurückziehen!

Der Kampflärm tobt ringsum. Man hört nicht, auf welcher Seite die Deutschen und auf welcher Seite die Bolschewisten liegen. Plötzlich durchjagt mich ein eisiger Schreck. Auf uns zu kommen Schritte. Jemand hustet. Schüsse in unserer Nähe. Der Mann vor uns wirft sich nieder. Er liegt höchstens fünf Meter von uns. Wieder kommen Schritte. Etwa drei Meter von mir eilt eine Gestalt blitzschnell mit weichen Knien, leicht vorgebeugt, vorbei durch das Distelgestrüpp. Für eine Sekunde sehe ich die Umrisse, die Waffe in der Hand, eine Pelzmütze auf dem Kopf. Kaum vier Meter hinter uns läßt er sich nieder. Noch liegt er nicht, als ein zweiter aus gleicher Richtung links an uns vorbeiläuft. Etwas zaghaft und ängstlich höre ich ihn leise rufen. Ich verstehe nur das Wort: Russki. Der andere antwortet leise.

Es geschieht nichts, aber die Spannung bleibt. Jetzt machen die Panzer Anstalten, sich aus dem Staube zu machen. Die sowjetischen Infanteristen eilen im deutschen Feuer zurück. Da, horch! Deutsche Stimmen. Das Feuer schweigt plötzlich. Nun ist es Zeit, aus der Patsche herauszukommen. Es dämmert bereits. Wir schieben uns, Rücken an Rücken, aus unserer Mulde, sichern so nach vorn und hinten und stoßen nach kurzer Zeit zu unseren Leuten. Über der Rollbahn steht eine flammenerhellte Qualmwolke. Sowjetische Kraftwagen brennen lichterloh. Zwischen den Brandherden und an der Rollbahn liegen tote Bolschewisten. Hauptsächlich Offiziere. Ihre Leute sind wohl längst übergelaufen, und dieser verlorene Haufen wollte sich nun der Vernichtung entziehen. Unserem Troß ist es gelungen, die feindliche Infanterie fast restlos aufzureiben. Pak, Feldhaubitzen und Flakartillerie schossen je einen T 34 ab. Die anderen neunzehn Sowjetpanzer rollen inzwischen den alarmierten panzerbrechenden Waffen vor die Läufe, rollen ihrer Vernichtung entgegen.

In der Reihe der Männer, die als Kriegsberichter mit der Waffe in der Hand gefallen sind, hat nun auch Rolf von Pebal, der Verfasser des vorstehenden Kriegsberichtes, für Führer und Volk sein Leben gelassen. Unsere Aufnahme zeigt den besonders als Kameramann hochbewährten Kriegsberichter bei einem seiner letzten Einsätze an der Ostfront, während einer Filmaufnahme beraten und betreut von seinem Vater, der eine Luftwaffenkriegsberichter-Kompanie führt

Privataufnahme



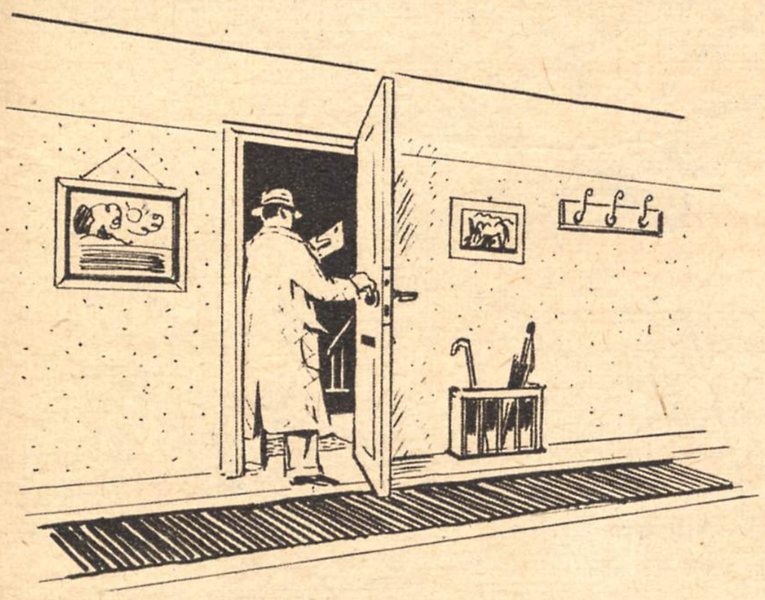
Generalmajor Freiherr von Gablenz †

Durch einen Flugunfall ist einer der um den Aufbau der deutschen Luftwaffe hochverdienten Männer, Generalmajor Freiherr von Gablenz, Amtschef im Reichsluftfahrtministerium und Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa, mitten aus seinem Wirken herausgerissen worden. Die deutsche Luftfahrt und Luftwaffe haben in ihm einen ihrer Pioniere verloren

Aufnahme Presse-Hoffmann

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

„Sesam, öffne dich!“



Herr Pfiffig hatte den eiligen und wichtigen Brief beendet. Wenn er ihn jetzt zur Post brachte, würde er noch heute Abend befördert werden. Schleunigst zog Herr Pfiffig seinen Mantel an, setzte den Hut auf und wollte gerade gehen, als ihm zum Glück einfiel, daß er keinen Korridorschlüssel hatte. Die Hausangestellte hatte Ausgang, seine Frau besuchte eine Freundin, und er war allein daheim, um ohne Schlüssel das Haus zu hüten.

Da war guter Rat teuer. Obwohl Herr Pfiffig in etwa 20 Minuten von der Post zurück sein konnte, durfte er natürlich die Korridortür währenddessen nicht offen stehen lassen. Das Schnappschloß aber war von außen ohne Schlüssel oder Dietrich nicht zu öffnen. An die Klinke der Innenseite der Tür aber konnte er natürlich nicht herankommen, wenn er die Tür von außen zugeschlagen hatte.

Das Resultat aller Überlegungen lautete so einfach wie scharf: Ich muß den inneren Türdrücker betätigen, ob ich nun hinaus oder hinein will! Da kam Herrn Pfiffig ein Gedanke, und schon nach wenigen Minuten verließ er stolz auf seine Erfindergabe das Haus, nachdem er selbstbewußt und mit herausforderndem Stolz die Tür besonders energisch hinter sich zugeschlagen hatte. Er brauchte weder ungebetene Gäste noch eine Aussperrung zu befürchten:

Wie hatte sich Herr Pfiffig den Wiedereintritt in seine Wohnung ermöglicht?

Erdkundliches Silbenrätsel

ber — bern — bin — bir — born — bourg — burg — cher — de — de — de — di — dorf — dü — el — er — erz — furt — ga — garn — ge — ge — ge — gla — go — hal — ham — i — ker — ki — mi — mühl — mün — mün — na — na — na — naum — ne — ni — o — ra — ra — ral — ri — ro — rus — sa — sel — stadt — swi — tar — u — un — wa — we — za

Aus vorstehenden 57 Silben sind 20 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Goethe ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Stadt im Unterelsaß, 2 Stadt am Niederrhein, 3 Strom in Hinterindien, 4 Stadt in Pommern, 5 französische Hafenstadt, 6 Stadt am Harz, 7 Luftkurort im Harz, 8 Stadt in Japan, 9 niederrheinische Industriestadt, 10 deutsches Gebirge, 11 europäisch-asiatisches Grenzgebirge, 12 Stadt in Nordspanien, 13 europäischer Staat, 14 Stadt an der Saale, 15 Stadt an der Mündung eines baltischen Stromes, 16 oberbayerische Stadt am Inn, 17 Nebenfluß der Aller, 18 Stadt an der Adria, 19 Schweizer Kanton, 20 Stadt in Mitteldeutschland. 55262

Gleichklang

Bei jedem Edelstein sei's richtig,
Bei jedem Schriftstück ist es wichtig,
Wer's stets bewahrt, ist lebenstüchtig. 55186

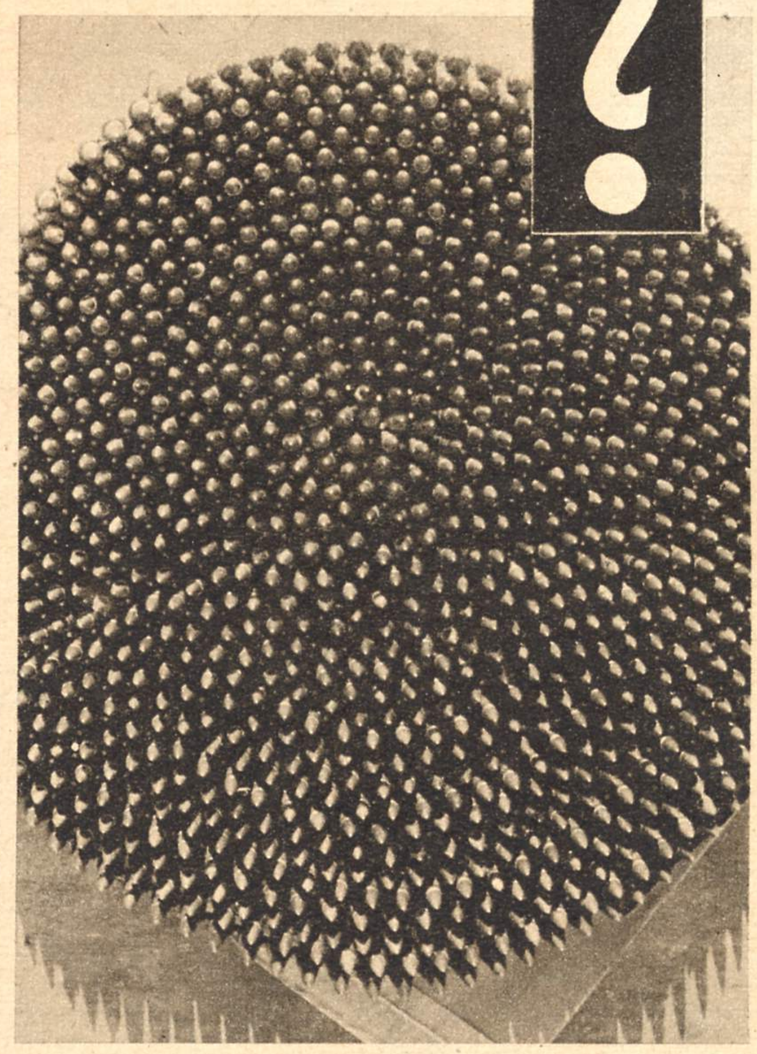
Auflösungen

„Sesam, öffne dich!“ Herr Pfiffig hatte um den kleinen Zierknopf am äußeren Ende des Türdrückers einen Bindfaden gebunden, diesen unter der Türspalte am Fußboden durchgezogen und das Ende unter der Türmatte versteckt. Wenn er an diesem Faden zog, wurde der Türdrücker nach unten gezogen und dadurch die Tür geöffnet.

Erdkundliches Silbenrätsel: Zwischen heut und morgen liegt eine lange Frist. — 1 Zabern, 2 Wesel, 3 Irrawadi, 4 Swinemünde, 5 Cherbourg, 6 Halberstadt, 7 Elbingerode, 8 Nagasaki, 9 Hamborn, 10 Erzgebirge, 11 Ural, 12 Tarragona, 13 Ungarn, 14 Naumburg, 15 Düna-Mündung, 16 Mühldorf, 17 Oker, 18 Rimini, 19 Glarus, 20 Erfurt.

Gleichklang: Fassung.

Was ist das ?



PK Aufn. Kriegsberichter Engelmann (Atl)

Auf den ersten Blick möchte man dieses Gebilde für eine ausgereifte Sonnenblume halten, wie sie um diese Jahreszeit gewichtig und tonangebend in den Gärten stehen. Eine nähere Betrachtung des Bildes verrät uns aber, daß es sich hier um gegurtete MG-Munition handelt, deren Streifen fein säuberlich aufgerollt sind

Wo höchste Dauerleistung entscheidet, bewährt sich auch in jedem deutschen Flugzeug die Ausrüstung von Bosch. Jeder deutsche Flieger vertraut auf seine Bosch-Flugzeugausrüstung so fest wie jeder Kraftfahrer auf die gute Auto-Ausrüstung von **Bosch**

8. DEUTSCHE REICHSLOTTERIE

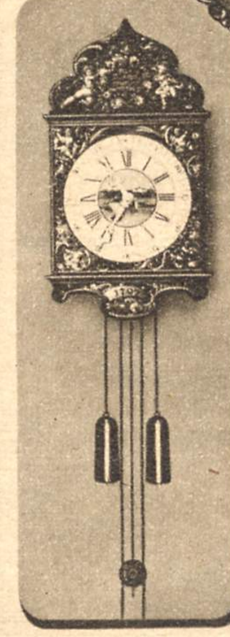
Über 100 MILLIONEN RM werden in den 5 Klassen der größten und günstigsten Klassenlotterie der Welt ausgespielt!

480 000 Gewinne, 3 von je 500 000.— RM und dazu 3 Prämien von je 500 000.— RM

1/2 Los nur 3.- RM je Klasse! Ziehungsbeginn: 16. X. 42.

Alle Gewinne sind einkommensteuerfrei!

Wer Zit verlürt verlürt sin Grösste Schatz



Die Weisheit unserer Väter spricht aus den Worten auf der alten Furtwanger Museumsuhr aus dem Jahr 1707.

Wir werden gewiß keine Zeit verlieren, wenn es nach dem siegreichen Frieden gilt, die aufgeschobenen Wünsche der Freunde guter Uhren zu erfüllen. KIENZLE-UHREN bleiben was sie immer waren:

Von ersten Fachkräften hergestellte zuverlässige und geschmackvolle Zeitmesser.

Kienzle

Auch bei sparsamer Anwendung mit **Pigmentan** zur lichtbiologischen Hautpflege wenn rechtzeitig aufgetragen und gut einmassiert

Das war mein Vorgänger!

Viele Hanewackerfreunde werden ihn noch kennen. Sie haben ihre erste Hanewackerbekanntschaft unter seiner „Leitung“ gemacht. Heute ist das Hanewacker-Männchen der Freund aller geworden - ein jeder weiß, es ist der frohe Künder eines guten, besonderen Tabakgenusses!

Traumaplast

Das heilende Wundpflaster

In allen Apotheken u. Drogerien
Carl Blank, Bonn a. Rhn.

WARNUNG!

Die **Leica**

wird in ihrer Originalausführung nur in unseren Werken in Wetzlar hergestellt.

Sie ist mit unserer bekannten Marke und Firma versehen.

Die russische Nachbildung, die uns oft von Soldaten zur Behebung von Mängeln geschickt wird, ist in ihrer Ausführung derart minderwertig, daß wir keine Reparaturen mit unseren Originalteilen vornehmen können.

ERNST LEITZ • WETZLAR

Fotos

kleben wir nur oben an den Ecken mit einem winzigen Tropfen säurefreien und wasserfesten Alleskleber in unser Album ein. Dann werfen sich die Bilder nicht und der Klebstoff reicht länger.

UHU

DER ALLESKLEBER

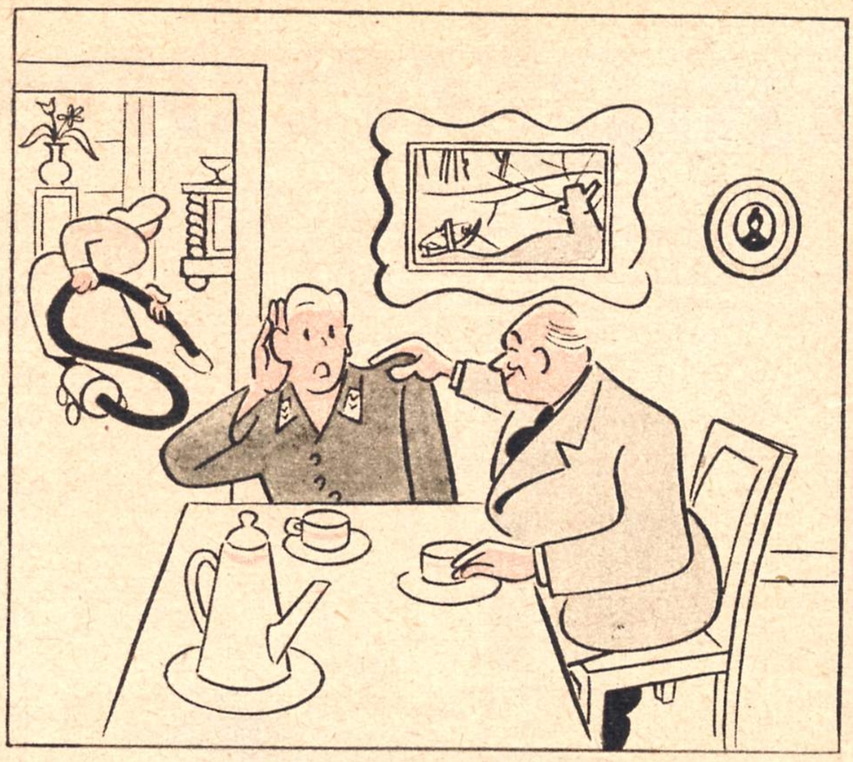
Tube stets fest verschließen!

UHU-WERK BÜHL-BADEN

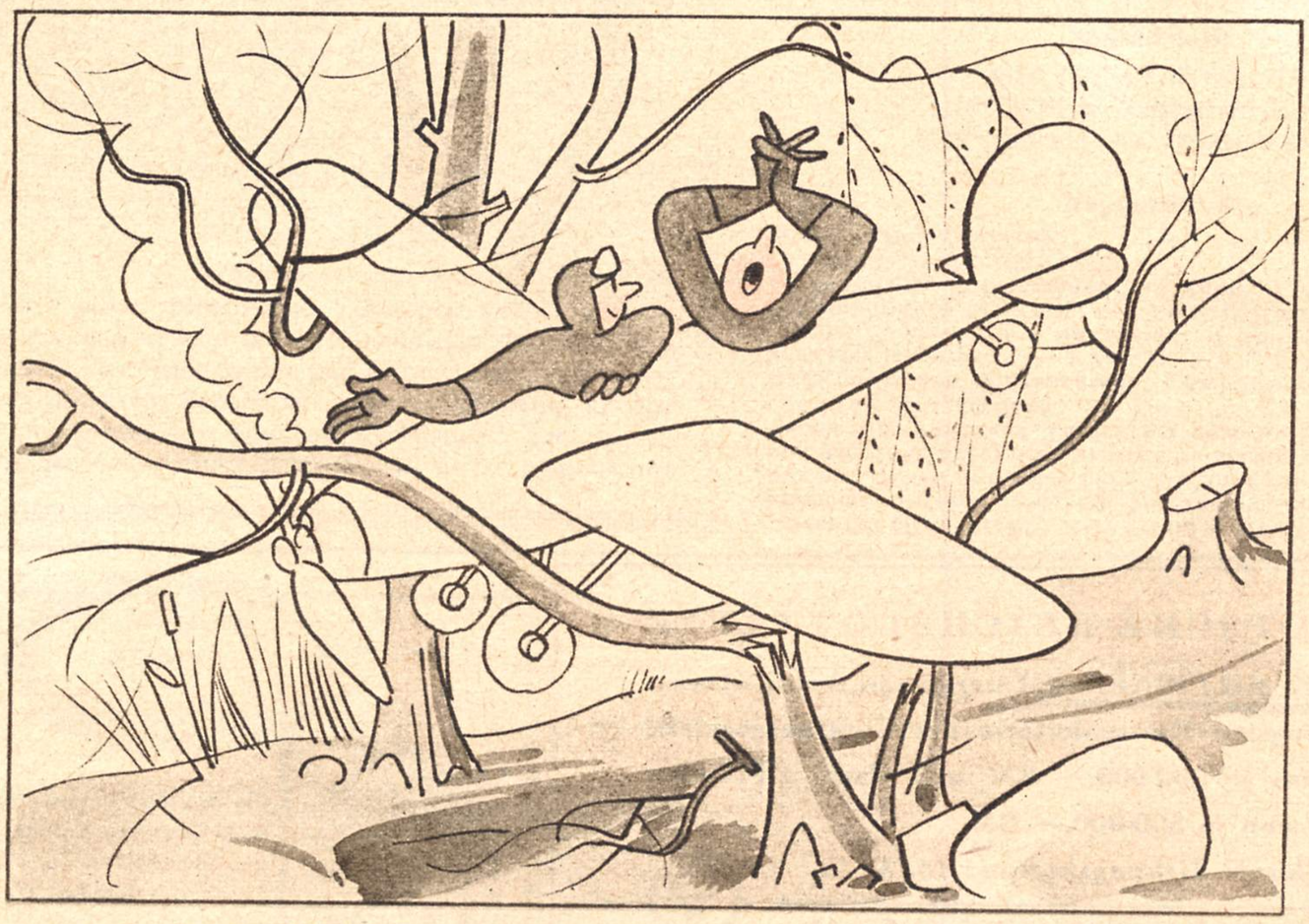
Kein Meister fällt vom Himmel

Vorübung für eine glatte Notlandung: Geistesgegenwart und schnelle Auffindung eines geeigneten Landeplatzes sind Grundbedingung

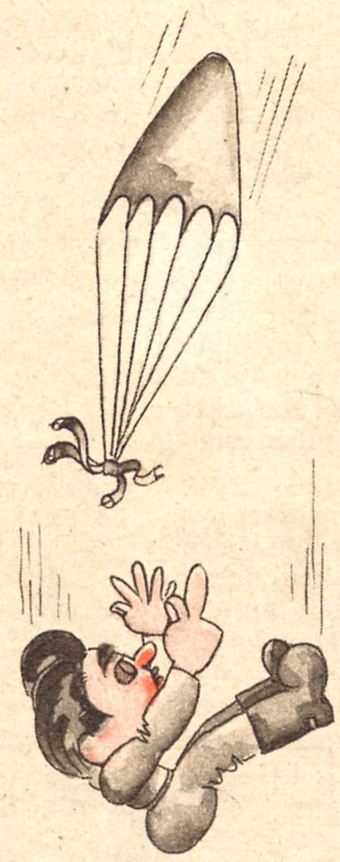
„Neueste Kombination?" — „Nee, bloß gasgefüllt, erspart den Fallschirm . . .!"



„Verdammt, das ist doch 'ne Spitfire . . ." — „Nee, mein Junge, das ist Mutters neuer Staubsauger!"



Der Gipfel der Frechheit: „Genau da, wo ich sie hinhaben wollte!"

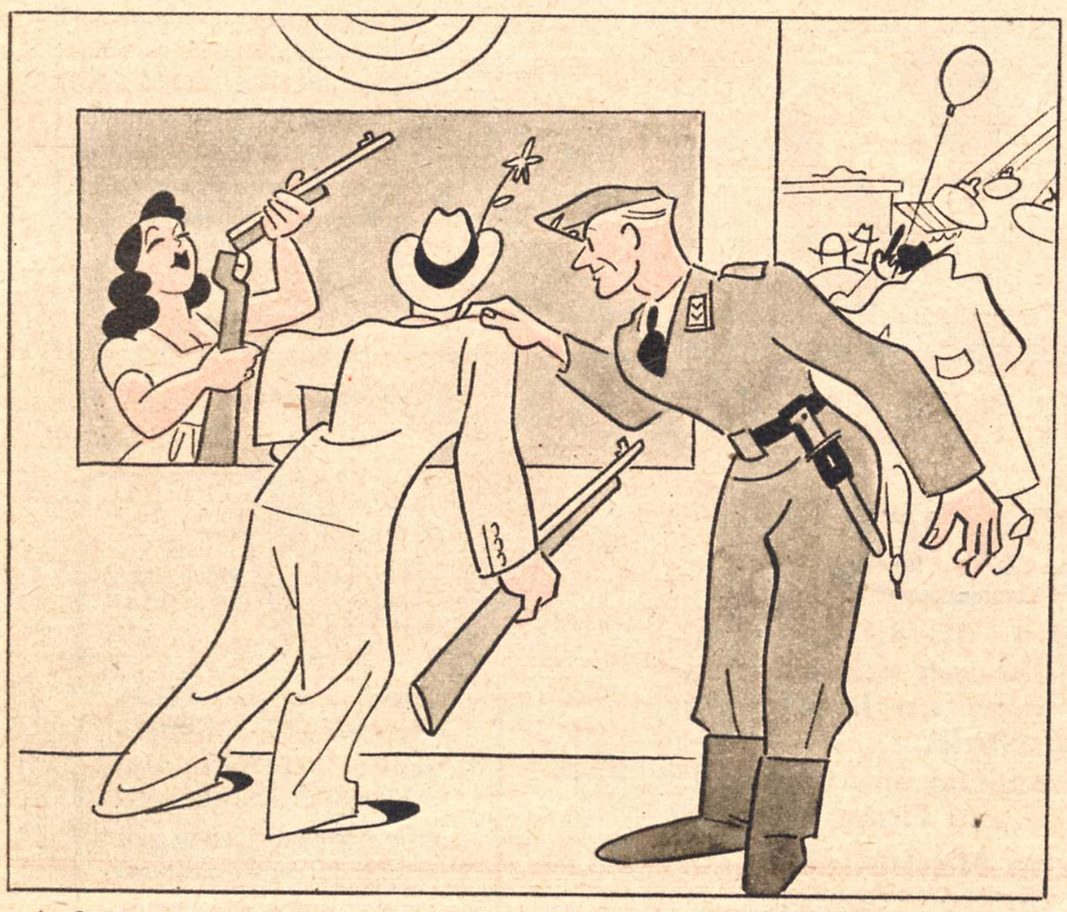


Schirm-Ballade

Ein Flieger einst verachtete
den Fallschirm und betrachtete
ihn nicht als Notschrei, zu benützen —
vielmehr als Polster, weich zu sitzen.
Für einen Flieger reichlich dämlich,
mitunter braucht man selben nämlich.
Als er ihm einmal doch vonöten,
ging ihm der Fallschirm vorher flöten

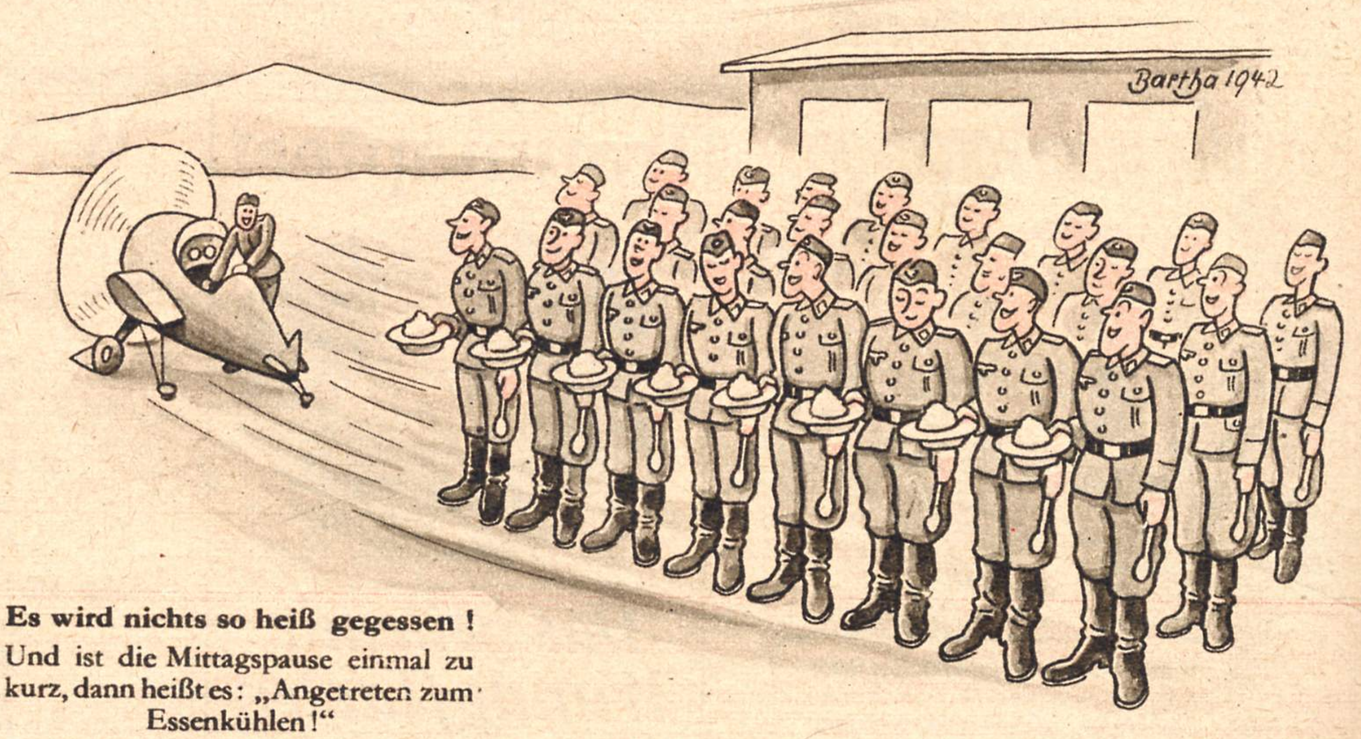
und tat für sich alleine fallen,
weil er vergaß, ihn umzuschnallen.
Man erreichte letzter End
glücklich den Boden — nur getrennt.
Auf diesem Schirm sitzt lange schon
'ne neue Fliegergeneration.
Nur der, von dem erzählt dies alles,
braucht nie mehr einen Schirm des Falles . . .

Text Wolfram Möckel
Zeichnungen Carl Auer



Auf dem Rummelplatz: „Nanu, ich habe doch — hupp — sonst immer getroffen!!" — „Lassen Sie sich von einem alten Flieger sagen: Es kommt nie etwas dabei heraus, wenn man vor dem Abschuß schon wackelt!"

Zeichnungen: Nebel (3), Bartha (2), Hess (1)



Es wird nichts so heiß gegessen!
Und ist die Mittagspause einmal zu kurz, dann heißt es: „Angetreten zum Essenkühlen!"

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 12. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61 Postscheck-Kto. Berlin 93 99 74

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front